



# Intermodalités et partage de l'espace public

RÉFLEXIONS SUR LA  
CO-HABITATION ENTRE LES  
MODES DE DÉPLACEMENT EN VILLE. EXEMPLES LIÉGEOIS.



# TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
PREMIÈRE PARTIE.	7
Cohabitation piétons/cyclistes : les conflits et enjeux de la mobilité douce	
DEUXIÈME PARTIE.	17
Marcher en ville, partie de plaisir ou sport dangereux ?	
TROISIÈME PARTIE.	29
Le stationnement en ville. Occupation de l'espace, arbitrages, réappropriation ?	
DISCUSSION COLLECTIVE	
1. Cohabitation piétons/cyclistes	39
2. Cohabitation entre tous les modes de déplacements	41
3. Parking	41
CONCLUSIONS	45
BIBLIOGRAPHIE	47



# Introduction

Les problèmes de mobilité font couler beaucoup d'encre. UrbAgora a déjà beaucoup travaillé sur ce thème, essentiellement en analysant les transports en commun et en formulant des propositions précises et argumentées en faveur d'un transfert modal massif de l'utilisation de la voiture automobile vers les transports en commun : réseau de tram, réseau express liégeois, chemin de fer, téléphérique et ascenseur urbain pour relier la vallée aux hauteurs, ou encore des suggestions pour améliorer le stationnement en ville<sup>1</sup>. Pourquoi une nouvelle étude sur le thème de la mobilité ?

Dans le débat public, la mobilité, ou les problèmes de mobilité, sont abordés quasiment exclusivement sous l'angle des déplacements automobiles, pointant les effets néfastes de son explosion : embouteillages et effets économiques de ceux-ci, émissions CO<sub>2</sub>, technologies basées sur des sources d'énergie fossiles dont le prix ne cesse d'augmenter, parfois mise en cause de la santé des habitants en ville. Les idées pour remédier à cet ensemble de nuisances sont par conséquent, elles aussi, uniquement centrées sur les flux de voitures, qu'il s'agisse de les réduire – comme le montre la récente étude du CEPES<sup>2</sup> sur le co-voiturage qui n'offre de solution qu'aux péri-urbains désireux de se rendre plus facilement en ville en voiture – de les canaliser vers d'autres modes de transport uniquement dans les parties les plus congestionnées – exemple-type du parking relais aux entrées des villes avec connexion à un transport en commun ne servant une fois de plus qu'à faciliter l'accès en ville à ceux qui en sont sortis – ou à augmenter l'acceptabilité des nuisances par les habitants des villes – améliorations technologiques en terme de bruit ou de pollution directe, voire même par les automobilistes eux-mêmes – la voiture sans conducteur cessera de leur faire perdre du temps.

Seuls quelques textes notent de manière assez laconique que l'automobile pose aussi un problème d'occupation de l'espace : il faut bien que les véhicules se trouvent quelque part, et il se fait que ce quelque part est souvent l'espace public. On assiste donc à un envahissement de l'espace public par les voitures, qu'il s'agisse des voiries ou des emplacements de parkings, c'est-à-dire des lieux réservés aux voitures. Ceci est problématique, non seulement pour la qualité de vie en ville, notamment pour les personnes qui subissent au jour le jour l'encombrement de leurs lieux de vie, mais également de l'accaparement

des espaces communs par ceux qui ont suffisamment de moyens pour s'offrir un ou plusieurs véhicules à 4 roues. Il y a conjonction entre des enjeux environnementaux, de qualité de vie en ville, et rapports de force sociaux. Cette approche nous paraît spécifique, et c'est au départ de celle-ci que nos travaux se sont orientés dans un premier temps.

C'est donc à partir de ce constat que nous avons collectivement réfléchi. Au fil des discussions, nous avons à la fois élargi le propos – les cohabitations ne sont pas conflictuelles uniquement entre automobilistes et « les autres » - et rétréci l'angle d'approche tenant compte de nos propres expériences de mobilité à Liège pour en arriver progressivement à élaborer un discours plus généraliste. Le résultat de notre travail reflète cette volonté que nous avons eue d'utiliser nos savoirs d'usagers comme expertise du quotidien.

Dans cette perspective, quatre membres du groupe ont proposé trois textes, qui ont été soumis au débat à l'ensemble des participants. Ces discussions font l'objet d'une quatrième partie. Nous avons volontairement gardé la forme de la *disputatio*, au sens où elle traduit bien le processus d'apprentissage et de construction des idées qui s'est produit entre nous, qui nous a aussi invités à prendre distance avec nos situations particulières pour arriver à réfléchir au niveau de l'intérêt collectif.

Notre méthodologie s'est construite au fur et à mesure de nos rencontres. A vrai dire, elle s'est improvisée au fil des discussions : le plan que nous avons rédigé il y a quelques mois n'a pas résisté aux envies ou besoins des participants à amener quelque chose qui leur soit propre, au lieu de se documenter sur des sujets de prime abord plus théoriques que nous aurions ensuite fusionnés en une étude « classique ». Ces apports personnels se sont rapidement trouvés une articulation lors de nos réunions mensuelles, autour de cette idée que nous vous proposons comme fil conducteur : les conflits du partage de l'espace public dans sa fonction de support à la mobilité.

La première partie aborde la question des relations entre cyclistes et piétons, en particulier sur le RAVeL qui longe la rive droite de la Meuse, mais aussi plus généralement dans les quelques piétonniers du centre ville. La deuxième relate les difficultés de déplacements pour les piétons, usagers pauvres ou faibles des espaces de circulation, même dans les espaces qui leur sont dédiés. La troisième enfin explore les enjeux du parking comme « privatisation » de l'espace public.

<sup>1</sup> Nos propositions sont accessibles via notre site [urbagora.be](http://urbagora.be) et sur [www.tramliege.be](http://www.tramliege.be)

<sup>2</sup> CEPES, *Vers un réseau express de co-voiturage, répondre aux problèmes de congestion du trafic routier en créant le plus grand réseau de co-voiturage en Europe*, octobre 2013.

# PREMIÈRE PARTIE.

PAR THÉRÈSE JAMIN ET OLIVIER DE WISPELAERE



# HABITATION piétons / cyclistes

les conflits et enjeux de  
la mobilité douce





Une ville est par définition un lieu de rencontres. Parce qu'elle répond à plusieurs besoins et remplit plusieurs fonctions, elle suscite un rassemblement de personnes, ceux qui y résident et ceux qui viennent y chercher ou y exercer ces divers services.

Pour le thème qui nous occupe, on doit ajouter ceux qui la traversent pour rejoindre d'autres destinations.

Cette concentration engendre, forcément, un certain nombre de questions à résoudre parmi lesquelles plusieurs sont potentiellement sources de conflits. On peut par exemple citer les nuisances occasionnées par le bruit, la pollution, les incivilités, ...

Nous allons nous concentrer ici sur le partage de l'espace public par ceux qui le parcourent: automobilistes, transports publics, taxis, cyclistes et enfin piétons, ces deux dernières catégories constituant le cœur du sujet.

La question est plus ou moins complexe selon la manière dont sont choisies puis indiquées les zones attribuées à chacun et selon la fermeté avec laquelle l'autorité publique les fait respecter. Dans une ville, sur papier du moins, idéale, il y aurait des rues piétonnes et des trottoirs où ne circuleraient que des piétons, des bandes réservées aux bus/trams et taxis, des circuits pour les voitures, bien étudiés mais contraignants et assez dissuasifs pour forcer à l'usage des parkings du même nom et enfin dans la majorité des rues, des pistes cyclables. Dans les faits, on constate que là où il n'y a aucune distinction, la loi du plus fort prédomine et que là où il y a espaces définis, chacun empiète sur le territoire d'autrui ou néglige son parcours pour raison d'opportunité ou de rapidité: voitures garées ou vélos roulant sur les trottoirs, piétons traversant dans la circulation en négligeant les feux, bus arrêtés en plein carrefour et bloquant tout mouvement.

Par ailleurs, avec l'évolution des moyens de déplacement et l'apparition d'une préoccupation écologique, on voit deux modes dits lents, la marche et le cyclisme, reprendre de l'ampleur. Il s'agit d'un élément dont on doit se réjouir dans le cadre d'un développement durable et des économies d'énergie. Toutefois, cela a paradoxalement engendré une nouvelle source de tensions qui opposent ceux qui marchent ou roulent pour le plaisir et ceux qui se déplacent de cette façon pour le chemin du travail. Une troisième catégorie, elle aussi en augmentation, est celle des citoyens qui ont choisi d'adopter un mode lent pour l'ensemble de leurs déplacements, sans distinction de travail, courses, loisirs, rendez-vous, etc. Ils délaissent la voiture et parfois aussi les transports publics au profit du vélo ou de la marche.

A Liège, ces rencontres piétons/vélos se font surtout sur les trottoirs, dans les piétonniers et sur le RAVeL.

S'il s'agit toujours de cohabitation de pieds et de roues, la question n'est pas tout à fait la même dans les trois situations parce que le vélo est en principe interdit sur les trottoirs en agglomération et, si parfois des cyclistes les empruntent, ils y rou-

lent à titre individuel et - relativement - conscients qu'ils n'y sont pas à leur place. D'autre part, la proportion entre les catégories d'utilisateurs est en faveur des piétons et les obstacles que rencontrent les cyclistes – piétons, poteaux de signalisation, poubelles publiques, pavés manquants ou irréguliers... - les incitent à la prudence et à la lenteur.

Par contre, sur le RAVeL, les droits sont censés être équivalents et les règles y sont très peu précisées. L'autorité, qu'elle soit régionale - et responsable de leur réalisation - ou communale, semble vouloir faire confiance aux citoyens à qui il est recommandé de partager gentiment cette voie lente, comme le montre l'extrait ci-dessous, qui figure dans les clés éditées pour comprendre le concept et en définir l'usage.

«Respecter les différents usagers :

*Adapter sa vitesse en fonction de l'autre, surtout lorsque celui-ci se déplace lentement, difficilement ou de manière imprévisible comme c'est le cas pour les jeunes enfants, ralentir lors d'un dépassement, tenir son chien en laisse, veiller à ne pas entraver le passage des cyclistes avec son matériel de pêche... sont autant de règles relevant du savoir-vivre, qui rendent le partage de la voirie plus simple et plus agréable<sup>1</sup>.»*

Le nouveau «Code de la Rue<sup>2</sup>» se veut plus détaillé puisqu'il énumère droits et obligations de chaque catégorie d'utilisateur de la voie publique mais pour ce qui touche au RAVeL - codifié notamment par le panneau D10 - on reste très évasif : ne pas mettre en danger...

Or, sans vouloir être exagérément pessimiste envers la nature humaine, il n'y a guère de champs de la vie en société où on ait obtenu un climat suffisamment serein pour que chacun y trouve sa place sans que la carotte (un peu) et le bâton (surtout) ne soient régulièrement agités. L'expérience menée dans plusieurs domaines montre que la sensibilisation, l'éducation, la conscientisation atteignent rapidement leurs limites dans une société où on a mis l'accent depuis un demi-siècle sur la liberté individuelle et le droit de chacun de remettre en question les normes. Dès lors, le principe de se fier à la seule bienveillance des usagers est dangereux,

<sup>1</sup> [www.ravel.wallonie.be](http://www.ravel.wallonie.be)

<sup>2</sup> En Belgique, on appelle code de la rue l'arrêté royal du 4 avril 2003 modifiant l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière. Cet arrêté a fortement modifié le code de la route, considéré comme inadapté à la circulation urbaine. Les principaux éléments du code de la rue sont :  
- l'obligation de prudence du plus fort vis-à-vis du plus faible. Ainsi, le camion doit adapter sa vitesse à l'approche d'une voiture, la voiture à l'approche d'un vélo et le vélo à l'approche d'un piéton.  
- les trottoirs traversants, qui font monter les automobiles lors d'un croisement plutôt que de faire descendre les piétons sur la chaussée.  
- les sens uniques limités, permettant aux vélos de circuler dans les deux sens dans une rue à sens unique pour les automobiles.

Source: Wikipedia.

puisque la constitution de normes personnelles se base généralement non sur la vision de l'intérêt collectif, mais bien sur des arguments qui, aux yeux de chacun, sont pleinement justifiés.

On pourrait, dans cette optique, opposer des raisons pour lesquelles on emprunte le RAVeL - pour le plaisir ou pour le travail - et assez facilement les hiérarchiser: il pourrait sembler évident qu'entre le cyclotouriste retraité qui contemple les eaux de la Meuse et le biker suréquipé qui fonce à plus de 30 à l'heure vers son boulot, la priorité doit aller à ce dernier et que le «gentil partage de l'espace» impose que le premier dégage rapidement le passage au profit du second. Mais on constate alors que mettre en balance des normes personnelles ne peut qu'engendrer des conflits, puisque, pour chacun, son comportement répond forcément à ses priorités..

Bref, le regard jeté actuellement par l'autorité publique sur l'usage des voies lentes, qui veut qu'à part quelques règles très générales, on se contente de demander à chacun de faire un effort, semble tenir plus de la pensée magique que d'une bonne gestion de l'espace public.

Ceci d'autant plus que le nombre de ceux qui empruntent ces voies est en nette augmentation pour tout type d'usages, tant pour les loisirs que pour le trajet du travail. Il n'y a donc aucune raison que la situation s'améliore spontanément ni que le nombre d'usagers «civilisés» (par référence aux incivilités) connaisse un boom. Pour se convaincre de cette hypothèse, il n'y a qu'à tenter d'imaginer la fréquentation du tronçon urbain du RAVeL des bords de Meuse à Liège lorsque la future passerelle piétonne le reliant à l'esplanade des Guillemins sera terminée. L'accroissement de la fréquentation de ce tronçon devrait alors atteindre des proportions difficilement conciliables avec sa capacité d'accueil et générer un nombre toujours plus grand de situations dangereuses et conflictuelles.

Ceci dit, il faut pouvoir proposer des pistes pour cet usage responsable et des moyens à mettre en œuvre pour les faire respecter.

Une petite enquête, menée certes sans valeur scientifique, nous a donné quelques éléments sur les connaissances des bons usages, les inconvénients principaux et les améliorations possibles du RAVeL urbain.

Ainsi la majorité ignore les règles du RAVeL, le prenant pour une simple piste cyclable, mais en y ajoutant la notion de «bon sens», elle confirme le flou dénoncé plus haut. Si quasi personne ne souhaite une surveillance accrue et des sanctions, la plupart demandent de réglementer le partage de l'espace.

**Diffuser une réglementation et la faire respecter serait une première piste: en**

effet, si elles sont peu nombreuses, des règles existent déjà, comme un usage strictement réservé aux véhicules non motorisés, par exemple. Ceux qui l'empruntent régulièrement se sont pourtant déjà fait dépasser par une mobylette voire même une moto. Rappelons en effet que le RAVeL n'est pas une piste cyclable et qu'elle n'accueille donc pas tous les mêmes usagers. Par contre, aussi étonnant que cela puisse paraître, **il n'y a pas de limitation de vitesse spécifique.** Sans doute pense-t-on qu'évoquer une circulation «lente» et énumérer les modes possibles -piéton, vélo trottinettes, patins à roulettes, vélos électriques et trottinettes électriques ainsi que cavaliers, là où c'est expressément indiqué – suffisent.

Dans «le Code de la Rue», déjà cité, on dit par exemple que sur les trottoirs, les patineurs et rollers doivent rouler au pas: difficile de rester en équilibre dans ces conditions et peu réaliste quand on connaît le profil essentiellement jeune de ces usagers.

Pourtant les chaussures à roulettes et les vélos d'aujourd'hui, montés par des gens en forme, peuvent facilement dépasser les 30kms/h, ce qui correspond à 7 fois la marche à pied, soit une cohabitation équivalente sur une route à celle entre une voiture qui roule à 30kms et une autre à 210kms/h! Les voies rapides qui reçoivent des véhicules à vitesse réduite sont pourtant des lieux à haut risque.

Il serait donc indiqué ... de l'indiquer, en choisissant des zones de vitesse réduite là où la configuration (étroitesse, manque de visibilité) l'impose et des zones de vitesse libre où les



vélos peuvent «tracer» sans danger pour autrui.

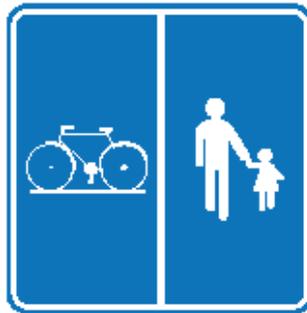


On pourrait imaginer également d'ajouter aux dispositions existantes, certains usages non conventionnels du vélo mais qui, adoptés en des endroits critiques précis, permettraient une meilleure cohabitation avec le piéton ou l'usager lent. Ainsi, il n'est pas rare de croiser, en rue sur des passages pour piétons dans des carrefours complexes, ou sur le RAVeL en des noeuds délicats, des cyclistes au ralenti dressés sur leurs pédales. Cette posture peut paraître menaçante, mais elle a de ceci pratique que le cycliste ne doit pas descendre de son vélo et réduit ainsi son encombrement sur la chaussée.

Une formule acceptable de cette attitude serait par exemple de permettre au cycliste de côtoyer les piétons assis sur sa selle pour peu qu'il ait un pied à terre qui l'aide à se propulser «en mode trottinette». En effet, s'il n'utilise pas son pédalier, mais se meut par poussée directe du pied sur le sol, le cycliste ne peut atteindre une vitesse élevée. Il adopte ainsi une attitude piétonne sur sa monture. Cet usage de la bicyclette devrait pouvoir être autorisé en co-présence du piéton aux endroits qui lui sont réservés et où le cycliste se sent en danger sur la voirie. De même, elle devrait lui être rendue obligatoire sur le RAVeL aux passages délicats du partage de l'espace avec le piéton..

Quel que soit le lieu, l'**usage obligatoire de la sonnette** devrait également être respecté, même si, pour les populations âgées et les porteurs de casques musicaux, l'avertissement n'est pas toujours perceptible.

Sur le RAVeL, un autre moyen serait de **signaler le côté à utiliser selon son mode de locomotion**: doit-on faire comme sur les routes sans trottoir et donc marcher face à ceux qui arrivent en longeant le côté gauche de la piste. Est-ce pertinent ou faut-il naviguer au jugé comme les slaloms des rollers, bikers et joggers ? En fait, la cohabitation «libre» n'est pas ce qui devrait exister; normalement la piste devrait être séparée en deux, l'une réservée aux vélos, l'autre aux piétons (cfr panneau ci-contre). Ce n'est que dans des courtes portions, là où la largeur n'est pas suffisante qu'on accepte que chacun avance «prudemment», mais sans règles.



Si on interroge des usagers différents, on peut constater que leur positionnement sur le RAVeL est régi par des logiques toutes valables mais pas toujours compatibles. Ainsi, quel que soit leur mode de locomotion (en marchant, en courant, à vélo ou autre...), certains préconisent de tenir la droite comme le code de la route le prescrit sur la chaussée. Cette règle est simple mais elle génère des dépassements fréquents pas toujours évidents du fait de la disparité des vitesses et de l'étroitesse du passage. D'autres usagers qui pratiquent le RAVeL sous des modes différents

nous ont confié également que leur position suit une logique non pas en lien avec le sens de parcours mais bien avec le mode de déplacement utilisé. L'exemple nous est revenu d'un sportif qui utilise le RAVeL à vélo en milieu de chaussée ou en serrant le côté du mur de peur d'accrocher son guidon dans le garde-corps ou les réverbères du côté Meuse. De même, lorsque celui-ci se promène ou chausse ses chaussures de course, il colle alors le bord de Meuse afin de laisser un maximum de l'assiette libre au passage des vélos. Cette attitude peu conventionnelle a le mérite de maximiser intelligemment l'espace disponible mais elle laisse perplexe lorsque celle-ci s'affronte avec une attitude plus classique de respect d'une règle simple, mais non adaptable à la réalité fine du terrain.

L'absence de règlement et les difficultés qui surgissent ont d'ailleurs provoqué des initiatives privées comme les affiches apparues le long du RAVeL surtout dans sa traversée du parc de la Boverie. L'éditeur responsable donne une adresse inexistante et est totalement introuvable sur le Net.

Le code proposé est pourtant assez banal et nous le transcrivons ici :

#### *AMIS CYCLOS*

*Soyez courtois et respectez les autres usagers :  
promeneurs, joggers, rollers, animaux de toutes sortes  
tenez votre droite,  
n'occupez pas toute la largeur du Ravel,  
roulez à allure modérée*

#### *VTTistes et Cyclos*

*Le Ravel n'est ni un bois, ni un vélodrome,  
c'est un lieu de promenade ... pour tous*

*VELO-PROMOTION IN BELGIUM  
Blvd Ravenstein 122B, 1000 BRUXELLES*

«Faire avancer le schmilblick» impose aussi de chercher des solutions pragmatiques, ce que fait le GRACQ après avoir démontré les difficultés rencontrées à Liège. Ses propositions ne concernent qu'un tronçon de notre RAVeL urbain mais ont le mérite d'être réalisables à moindres frais.

*«Le Ravel 1 est devenu un axe cycliste très fréquenté. Il est même victime de son succès : la fréquentation est telle que la cohabitation entre piétons et cyclistes peut être pénible. Ajoutons à cela des aménagements peu appréciés: la présence de pavés au sol, des bittes d'amarrages, escaliers et resserrements qui rendent le parcours difficile. La locale de Liège du GRACQ a donc étudié la possibilité de créer un "Ravel bis" à hauteur du parc de la Boverie. Cet itinéraire quitterait le bord de*

*Meuse au Quai Marcelis, passerait sous la place d'Italie et rejoindrait l'itinéraire existant par l'arrière du parc de la Boverie. Une telle alternative proposerait aux cyclistes un axe plus confortable. Il permettrait également aux piétons et PMR de retrouver leur quiétude dans une portion très fréquentée, mais aussi très étroite, du Ravel existant. Tant la Région Wallonne que la Ville de Liège se montrent favorables à la proposition<sup>3</sup>.*

La solution «créer des circuits alternatifs aux endroits trop étroits ou dangereux» recueille effectivement les suffrages de la moitié des sondés.

La réalisation même du RAVeL urbain doit être examinée de près. Ainsi le revêtement inadéquat à certains endroits (on parle des pavés pointus) est largement en tête des défauts relevés par les utilisateurs. On les trouve au minimum inconfortables, souvent glissants et donc dangereux. L'absence de rambarde dans une partie du Parc de la Boverie, un éclairage insuffisant, des jonctions inexistantes entre le RAVeL et les rares pistes cyclables, des portions où l'accès n'a pas été finalisé (trottoirs trop hauts) sont autant d'inconvénients auxquels il faudrait pallier.

Mais **donner de meilleures conditions aux vélos est aussi souhaité**. Si le RAVeL ne fait pas partie des «pistes cyclables», dès lors, ce sont celles-ci qu'il faudrait multiplier.

On sait que la ville de Liège figure dans les communes choisies par le projet Ville Pilote Wallonie cyclable avec à la clé un subside de 3.200.000 euros en 4 ans, complété par 30% de la somme à sortir du budget communal. Un plan détaillé a été établi avec notamment la création d'axes reliant les rives droite et gauche de la Meuse. «*Concrètement, en 2012, l'axe Opéra – Régence – Passerelle – Puits-en-Sock sera rendu cyclable à double sens. L'axe Pont du Maghin- Pont de Bressoux sera également aménagé ainsi que l'axe Pont du Longdoz – Pont Kennedy – Avenue Destenay. C'est ainsi trois axes transversaux rive gauche – rive droite qui seront aménagés. La mise en place d'une zone apaisée pour le quartier d'Outremeuse sera également d'actualité<sup>4</sup>.*

Vu le calendrier, chacun aura compris que le passage à l'acte n'a pas été complètement finalisé, /et que le montant ne permet pas de réaliser des aménagements lourds, seulement de «bricoler» sur des trottoirs ou rénover des parcours déjà existants. Actuellement la jonction Esplanade St Léonard - pont de Bressoux est opérationnelle, sauf le carrefour Bonnes Villes - Constitution (Bavière). Mais, par exemple, pour le pont de Bressoux, le renouvellement du tarmac bénéficie plus aux voitures qu'aux vélos ...

En attendant cette réalisation, une décision pratique est celle qui, faute de pouvoir tracer rapidement de nouvelles pistes, permet aux vélos d'utiliser des circuits déjà existants; c'est le cas pour 7kms de bandes réservées aux bus et que les cyclistes

<sup>3</sup> <http://www.gracq.be/LOCALE-Liege/Accueil>

<sup>4</sup> <http://www.liege.be/mobilite/velo/liege-ville-pilote-wallonie-cyclable>

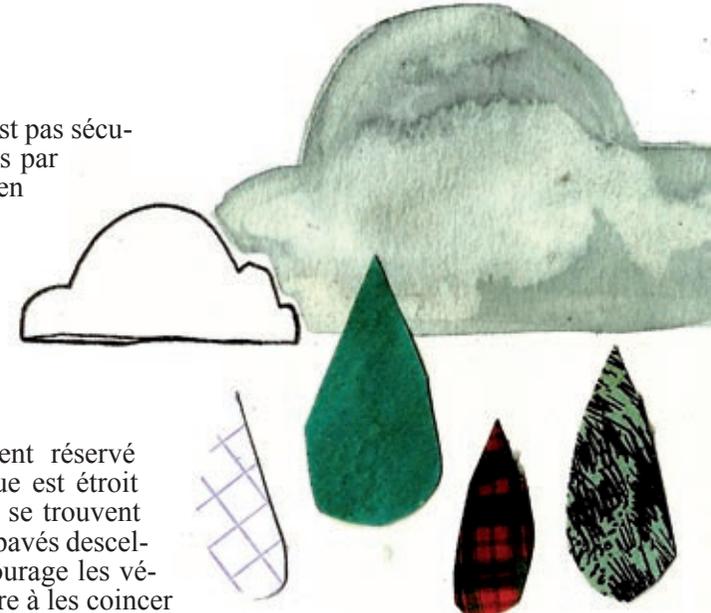
pourront désormais partager.

Reste qu'être cycliste à Liège n'est pas sécurisant; au-delà des mesures prises par les pouvoirs publics, il semble bien que le respect des usagers faibles soit aussi une question de rapports de force, en l'occurrence de nombre : si les vélos sont partout et occupent clairement leur espace, les voitures sont obligées de calquer leur allure sur celle des vélos.

Mais l'emplacement généralement réservé aux cyclistes sur la voie publique est étroit et situé le long du trottoir, là où se trouvent surtout les ornières, les trous, les pavés descclés etc... Ce positionnement encourage les véhicules motorisés à les frôler, voire à les coincer contre la bordure ou les autres voitures en stationnement et contribue à diminuer leur visibilité, sans compter les portières des voitures en stationnement susceptibles de s'ouvrir sans crier gare. Tous ces facteurs sont sources de nombreux accidents.

Déplacer la piste réservée dans l'axe de la voirie, la signaler par une couleur et un revêtement différents assureraient probablement plus de confort et de sécurité aux vélos. Les avantages collatéraux de cette solution sont multiples; ainsi on peut pointer les principaux suivants :

- un grand nombre de voiries à Liège sont trop étroites pour aménager une piste cyclable dédiée. Même si la présence du vélo y est tacitement autorisée mêlée au trafic par le code de la route, le fait de réserver la bande centrale de roulement («haut du pavé») au cycliste y accroît sa légitimité et facilite son positionnement dans le trafic ;
- le réseau cyclable explicitement repéré se trouverait ainsi substantiellement augmenté à l'échelle de la ville, ce qui constituerait un effet d'appel pour les utilisateurs potentiels jusqu'à l'heure indécis ;
- une augmentation de la population cycliste au milieu des automobiles aurait pour conséquence d'augmenter le sentiment de sécurité pour ces usagers plus fragiles dans le trafic ;
- un plus grand nombre de cyclistes mêlés au trafic induirait une régulation de la vitesse généralisée par l'uniformisation autour de la vitesse moyenne



cycliste, ce qui est profitable à tout point de vue pour la cohabitation de tous les types d'usagers en agglomération. Pour se convaincre de l'effet régulateur sur la vitesse d'une population importante de cyclistes incluse au trafic, il suffit d'aller visiter la ville de Louvain dont tout le centre ville roule en moyenne à 30km/h ;

-une conséquence urbanistique heureuse pourrait être, ensuite, de réduire le nombre des dispositifs destinés à réduire la vitesses des voitures en agglomération. Les dos d'âne et autres chicanes qui sont autant de jurons esthétiques et aménagements couteux (en plus d'être peu compatibles avec le confort des automobilistes) deviendraient peu à peu obsolètes.

Des écoles participent à des actions de développement de l'usage du vélo pour leurs élèves, grâce à notamment l'opération Bike2school, lancé par Pro-Velo-Educ, dans le cadre du projet Wallonie Cyclable

Les objectifs sont présentés ainsi

- Familles : rouler le plus régulièrement possible pendant toute la période, en comptabilisant les kilomètres
- Classes : rouler le plus régulièrement possible pendant toute la période, en accumulant les kilomètres de toute la classe.
- Écoles : évaluer et accroître la part modale du vélo en comptabilisant le nombre de vélos garés devant l'école.

Elle stimule l'usage par l'émulation puisqu'un classement est établi entre écoles et, au sein de l'école, entre classes. Les prix reçus sont surtout des aides à la poursuite de cette «positive attitude».

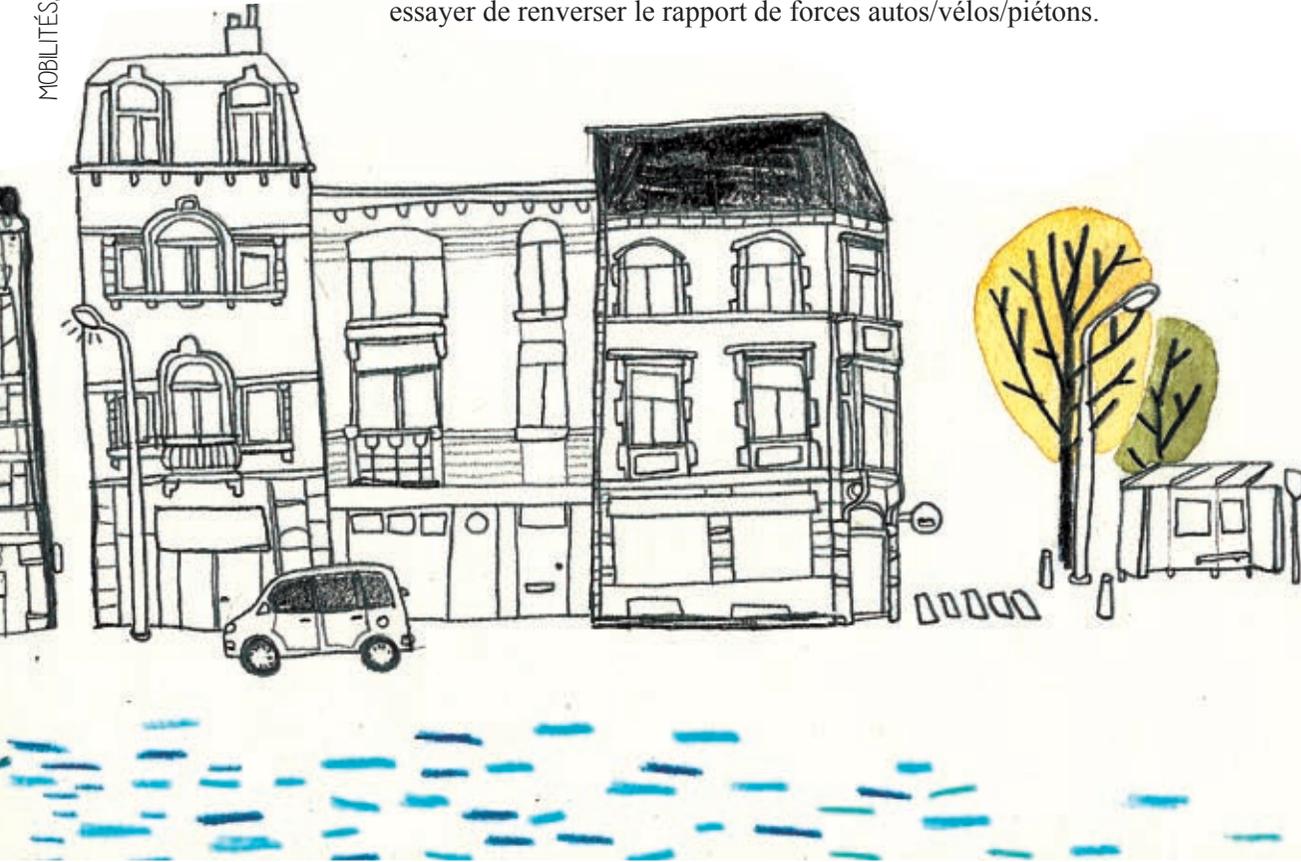
Une première campagne a eu lieu en mai qui, pour la Province de Liège, a vu s'inscrire 2 écoles/11, 5 classes/25 et 5 membres de famille/74. On pourrait imaginer que la Ville de Liège, par ses échevinats de la jeunesse et des sports, de l'enseignement, la Province par le volet «santé» soient aussi des stimulants à l'inscription et à la réalisation de cette activité. La campagne de presse de Bike2school vient de commencer en cette fin d'été ; on verra si d'autres partenaires, publics ou privés, ont à cœur d'en parler et de soutenir sa mise en œuvre.



Ce qui me semble certain, c'est que le statu-quo, alors que les usages se multiplient (et sont d'ailleurs encouragés) ne peut qu'entraîner à court terme des problèmes croissants et un risque sérieux d'accidents. Lorsqu'un partage multiple n'est codifié que par l'appel au respect, on se rend compte qu'une collision avec blessés, dans laquelle aucune infraction au code de la route ne pourrait être relevée, serait la cause de procédures juridiques longues et coûteuses.

Par ailleurs, un nouveau venu connaît un succès croissant, c'est le vélo électrique. Il ne sert plus seulement à grimper des pentes, mais aussi à se déplacer rapidement et quasi sans effort pour des personnes parfois peu habituées à la pratique du vélo ou qui, à cause de l'âge, l'avaient abandonnée. Or les pertes d'équilibre, la diminution des réactions, la vitesse et le poids d'un vélo électrique peuvent causer, si pas plus d'accidents, en tout cas des séquelles plus lourdes pour ce type de public. Là encore le partage respectueux de l'espace risque de ne pas suffire.

On ne trouvera pas de recettes miracles pour créer un plaisir commun d'utiliser la ville de manière lente et durable, mais au-delà du simple appel à la bonne volonté et au respect réciproque, il faut attendre des engagements de part et d'autre : des pouvoirs publics pour développer et sécuriser les infrastructures en précisant les «modes d'emploi» des réseaux existants, des usagers pour respecter ces règles et se servir des diverses opérations de promotion pour occuper leur place et essayer de renverser le rapport de forces autos/vélos/piétons.





# DEUXIÈME PARTIE.

PAR ANNE MATHURIN





MARCHER

en ville

de plaisir

SPORT DANGEREUX?



**Préambule.**

La Ville de Liège, comme d'autres cités, incite à la pratique de la marche comme déplacement. Marcher plutôt que prendre sa voiture permet souvent de gagner du temps pour les distances courtes (15 à 30 minutes de marche) vu les embouteillages récurrents au centre ville. Combiner marche et transports en commun pour les distances plus lointaines est également rentable, surtout si on opte pour le train et le bus en site propre. Mais marcher en ville doit aussi être agréable avec des rues où musarder, discuter, découvrir.

La Ville de Liège, depuis une dizaine d'années, a marqué sa volonté d'inciter à la pratique de ce mode de déplacement doux et gratuit. Un Plan Piéton datant de 2004 a fixé des objectifs, émis des recommandations et établi un plan prioritaire d'aménagements en tenant compte des grands axes (prolongement de l'hyper centre, liaisons entre les quartiers) et des espaces de rencontre dans les quartiers (place, ...), décrits comme « le ciment indispensable à l'identification des habitants au quartier et à sa cohésion sociale ». Une carte a été éditée pour préciser ces parcours pour piétons à travers la ville<sup>1</sup>.

Le Projet de Ville 2007-2015, au chapitre « Une ville où se déplacer aisément », a également inscrit l'objectif de soutenir la marche dans son plan de mobilité : « Nous sommes tous piétons. En ville, c'est un moyen commode de se déplacer. La Ville rendra systématiquement les trottoirs accessibles à toutes et tous et élargira l'espace réservé aux piétons. Deux catégories d'utilisateurs seront privilégiés : les enfants et les personnes à mobilité réduite. Les abords des écoles seront aménagés et les itinéraires pour les personnes à mobilité réduite seront poursuivis ».

Outre les trottoirs, les travaux d'aménagement des quais de Meuse en boulevards urbains vont également dans le sens de rendre un peu plus la ville aux piétons et usagers lents.

Mais il reste du chemin à parcourir pour arriver à ces objectifs. Certains espaces de la ville sont en principe destinés aux adeptes de la marche uniquement : piétonniers, galeries, ruelles, impasses, escaliers, chemins dans les parcs et trottoirs. Mais les piétons doivent partager ces espaces avec du mobilier urbain, des panneaux de signalisation, des poubelles, des arbres et autres végétations, des terrasses, des étals, des véhicules sur roues divers .... Se déplacer à pied peut en définitive devenir désagréable et même dangereux. Le partage du RAVeL est analysé dans une autre contribution. C'est la problématique du trottoir et de la rue que nous allons aborder ci-dessous.

**Le trottoir, espace public ou privé ?**

Le trottoir a pour particularité de pouvoir être un espace public ou privé, tout comme la rue d'ailleurs. Certains trottoirs peuvent appartenir à un immeuble, d'autres portions appartenir à la Ville. Certaines rues ou passages empruntés par les piétons font partie d'un domaine privé, comme dans le Parc de Cointe, d'autres appartiennent entièrement au territoire communal. En ce qui concerne le territoire de la Ville de Liège, le Règlement communal désigne le riverain comme responsable de l'entretien de la portion de trottoir et de la rigole devant son immeuble et ce dans les détails.

*« Tout occupant d'immeuble est tenu de maintenir dans un état de propreté suffisant l'entièreté de la portion de trottoir, d'accotement et de rigole se trouvant en regard de sa demeure ou de sa propriété, afin d'assurer la propreté, la salubrité et la sûreté de la voie publique, sous réserve d'autres dispositions réglementaires. Il est tenu notamment d'y enlever les végétaux qui y croissent, de nettoyer les excréments d'animaux (chiens, pigeons...), d'enlever les déchets de toute sorte (détritiques, feuilles d'arbres, etc.)... »*

Le trottoir peut également, moyennant autorisation, devenir « espace privé » par l'installation de terrasses, d'étals et autres. L'installation de terrasses permanentes est réservée aux commerçants du secteur Horeca et doit faire l'objet d'un permis d'urbanisme lorsque la surface excède 50 m<sup>2</sup> ou si un mobilier fixe est utilisé. Toute autre occupation du domaine public (y compris les trottoirs) requiert également une autorisation.

Les vélos ont l'interdiction de rouler sur les trottoirs.

<sup>1</sup> <http://www.liege.be/mobilite/pieton/pieton>

### Le partage du trottoir, dure réalité.

Si marcher sur le trottoir en toute sécurité est possible dans certaines artères, dans d'autres cela s'avère périlleux. Voici quelques obstacles rencontrés, la liste pouvant s'étoffer.

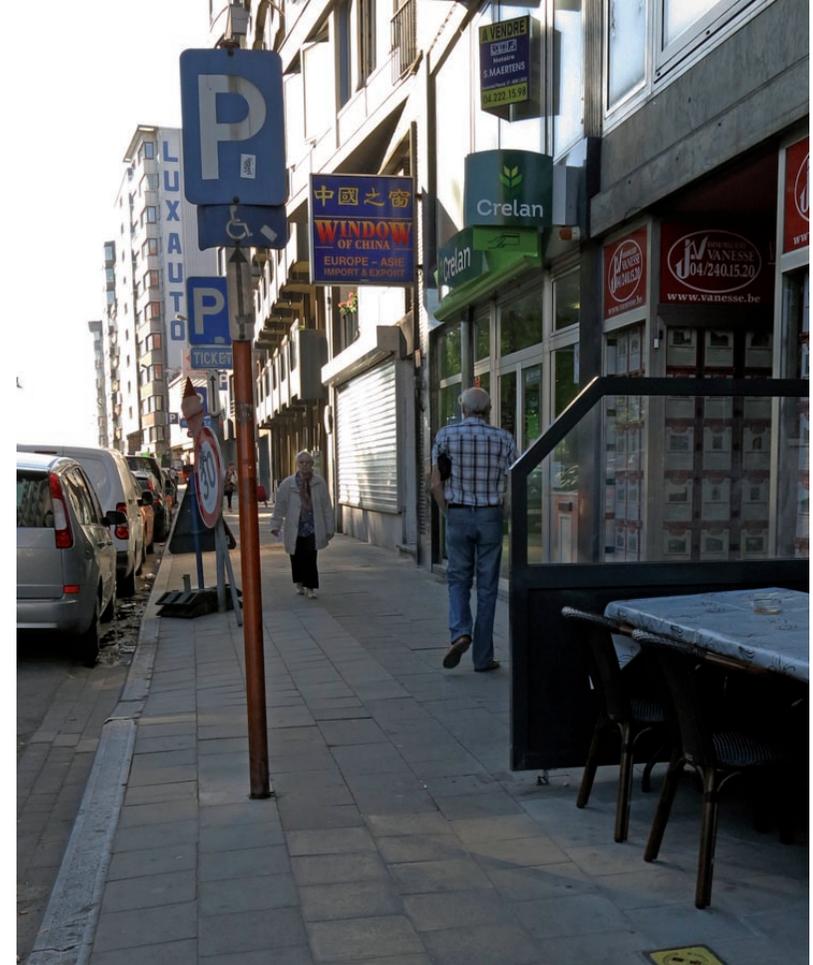
Les terrasses. Certaines terrasses prennent de telles proportions que l'espace laissé aux piétons ne leur permet pas de se croiser. Un piéton avec poussette ou portant deux gros sacs à bout de bras n'a parfois pas d'autre alternative que de marcher dans la rue



Les étals. Fleurs et légumes laissent également parfois peu de place aux piétons.

Dans cet exemple, l'étal du commerce laisse suffisamment de place pour les piétons.

Dans cet exemple qui a été corrigé à l'heure actuelle, on voit qu'il est impossible de passer entre la terrasse et le poteau avec un landau, ou simplement avec un sac de courses au bout de chaque bras. Le poteau indiquait une place de parking pour handicapé... et il était impossible de passer avec une chaise roulante.



Vélos, trottinettes, patins, etc... Sont quotidiens des vélos qui avertissent au dernier moment dans le dos d'un piéton, des trottinettes qui se faufilent, des rollers qui zigzaguent, des skate-boards qui tracent. Avec tout ce que cela implique comme collisions potentielles notamment avec les enfants.



Mobilier urbain, panneaux publicitaires. Abris de bus, anneaux pour garer les vélos, cabine électriques, panneaux publicitaires laissent parfois juste la place pour passer si le piéton n'est pas trop chargé ou se trouvent carrément placés sur son chemin.



Voitures mal garées. Les voitures garées sur les trottoirs en toute contravention sont légion. Malgré les efforts des policiers, le problème est récurrent.

Travaux. Une ville de la taille de Liège connaît en permanence des travaux. Ceux-ci, surtout pour les « impétrants » (gaz, eau, égouts, ...) empiètent régulièrement sur les trottoirs. Ceux-ci devenus « trous », les piétons n'ont plus d'autre choix que d'emprunter la rue, à moins de faire un grand détour, dans certains cas. Circuler sur les planches et plaques métalliques jetées sur ces trous s'avère problématique pour les personnes âgées, les jeunes enfants et les PMR.



Dans tous ces cas de figure, à part les travaux théoriquement éphémères, les problèmes de cohabitation permanente font référence à la largeur du trottoir et à l'omniprésence de la voiture. Une rue pensée autrement, sans devenir totalement piétonne, est possible. Des réalisations existent ailleurs en Europe, notamment aux Pays-Bas et en Allemagne. Circuler tranquillement dans la rue, en toute sécurité, que l'on soit à pieds, en vélo, en voiture, en rollers est possible à condition de partager l'espace de la rue. Ce qui implique un partage entre les différents modes de circulation mais aussi entre les riverains et les passants.

Deux directions peuvent être envisagées pour ce partage :

- Délimiter l'espace pour chaque utilisateur en site propre, chaque mode de déplacement ayant son espace réservé. Mais cela engendre des croisements et carrefours qui posent problèmes, beaucoup de complexité sans compter le risque de conflits et de manque de courtoisie.
- Respecter toutes les fonctions de la rue et mélanger tous ses utilisateurs. Ce concept de « Shared Space » a été inventé il y a une trentaine d'années par un Néerlandais, Hans MONDERMANN. Une absence de signalisation et des aménagements urbains banalisés obligent les utilisateurs à faire attention les uns aux autres. Ce qui implique un changement de mentalité, de passer de l'individualisme au collectif<sup>1</sup>.

Dans les grands axes où les commerces et la circulation des véhicules (bus, voitures, ...) sont importants, une diminution des places de parking le long des voiries permettrait plus d'espace à partager entre piétons, terrasses, étals et végétation sur le trottoir. Une piste cyclable en parallèle éviterait la cohabitation dangereuse avec les vélos, patins et autres véhicules du même type. Mettre la ville en zone 30 favoriserait également la meilleure circulation lente.

<sup>1</sup> SOULIER, Nicolas, *Reconquérir les rues. Exemples à travers le monde et pistes d'actions*, Les éditions Ulmer, Paris, 2012.

Dans les grands axes où les commerces et la circulation des véhicules (bus, voitures, ...) sont importants, moins de places de parking le long des voiries permettrait plus d'espace à partager entre piétons, terrasses, étals et végétation sur le trottoir. Une piste cyclable en parallèle éviterait la cohabitation dangereuse avec les vélos, patins et autres véhicules du même type. Mettre la ville en zone 30 favoriserait également la meilleure circulation lente. Certaines rues sont déjà en zone 30 en centre ville. Ici la rue de l'Evêché.



Dans les axes secondaires plus résidentiels, un partage 1/3 privé-2/3 public de la rue devrait être favorisé. Les riverains sont dans ce cas invités à occuper la partie « privée » et à l'entretenir que ce soit avec des plantes, un banc, ... et ce en laissant l'imagination au pouvoir tout en respectant un minimum de règles. Parmi lesquelles l'amélioration de la qualité de la rue et de la vie dans la rue que ce soit avec les voisins ou les passants. Dans certaines rues, des habitants égayent la rue sans toutefois l'encombrer.

Cette disposition existait dans les Cité Jardins mais aussi dans les rues construites début du XXe siècle où les maisons avaient un petit jardin devant la maison. Un exemple de ce type de disposition, impasse Perrard.



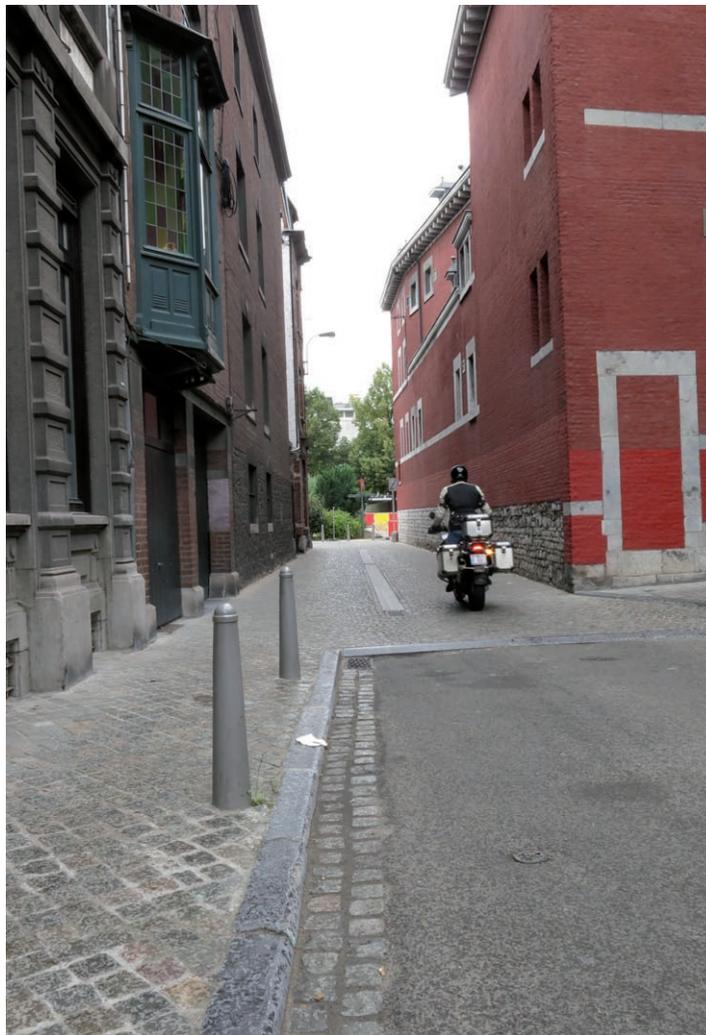


### Une rue sans trottoirs.

Un espace public totalement partagé, sans trottoirs, existe dans les impasses et ruelles où l'accès est interdit à la voiture par manque de place.

Est-ce possible dans les rues en ville, notamment les rues secondaires vouées principalement au résidentiel ?

Un récent aménagement a été réalisé en plein centre ville, rue de l'Evêché, côté rue du Vertbois. La rue de l'Evêché se rétrécit fortement dans cette portion, souvenir de ce qu'était la rue entière autrefois. Les trottoirs y étaient minuscules. La rénovation de la rue a permis à la ville de mettre cette fin de voirie en zone partagée, sans trottoirs. Le revêtement surélevé de cette portion de rue oblige les voitures à ralentir. La rue de l'Evêché, à sens unique, est entièrement en zone 30 et un passage pour piétons au niveau d'une école située plus avant participe aussi au ralentissement des véhicules.



Une tentative de rues partagées a été initiée par la Ville après consultation des habitants dans le quartier de Fragnée, rue de l'Etat-Tiers et rue de Mambour. Cette expérience est un échec, les trottoirs sont réapparues. La voiture a gagné même si les bancs publics sont toujours en place. Pourquoi ? Le projet, au départ devait ressembler à ceci :

La rue est surélevée entièrement et uniformément par rapport aux voiries limitrophes. L'espace est au départ délimité entre des « parkings voitures » (principalement pour les riverains) à chaque extrémité de la rue et un espace partagé sans trottoirs avec priorité aux piétons, adultes et enfants, riverains et passants. Des bancs publics sont disposés au bout des parkings, face au centre de la rue, formant une petite placette offrant la possibilité d'initiatives collectives. Un seul panneau indicateur indique la zone de partage. Les vélos peuvent circuler dans les deux sens. Les voitures ne sont pas interdites, mais doivent rouler à sens unique et à 20 Km/h max. Rue de l'Etat-Tiers, les riverains prennent vite l'initiative d'améliorer l'espace par des plantations en pots ou vivaces le long des façades. Les étudiants des écoles voisines se retrouvent sur les bancs à midi en semaine, les voisins le reste de la journée. Les piétons prennent possession de l'espace.

Circuler à pieds dans cette zone de partage est malheureusement vite devenu dangereux, les voitures roulant à vitesse trop grande et même à double sens en rasant les façades (!). Ces véhicules étaient essentiellement de passage, non riverains. Pour eux, la rue maintenait son ancienne fonction de liaison routière au détriment de sa fonction résidentielle. La solution a été de délimiter à nouveau des trottoirs d'un mètre de part et d'autre de la rue, avec des potets métalliques pour plus de sécurité, de mettre la rue en zone 30 et à sens unique sauf pour les vélos. Mais la convivialité y a beaucoup perdu.



Au terme de la tentative d'aménagement d'une zone partagée, la rue Mambour est retournée au statut d'espaces séparés, en zone 30.

Une autre solution aurait été l'aménagement d'un casse-vitesse à chaque extrémité de la rue et la plantation de végétation plus dense (bacs costauds) le long des façades dans les limites des trottoirs actuels, offrant plus de résistance aux voitures..  
Quelques riverains ont laissé les plantes grimpantes s'épanouir le long de leur façade.  
Souvenir d'un projet avorté ou espoir d'un projet relancé ?  
Façade décorée rue de l'Etat-Tiers



### **La reconquête de la rue.**

Le quartier du Laveu connaît lui aussi des initiatives de reconquête de la rue par la végétation, des plantes grimpant le long des façades ou poussant « naturellement » sur le trottoir du côté des immeubles. Végétation sans doute tolérée si on se réfère au règlement communal mais qui apporte un côté champêtre très agréable dans ce quartier urbain. Ces rues résidentielles ont aussi connu l'occupation de places de parking « riverains » par une table et des chaises pour un repas collectif entre voisins.

D'autres conquêtes éphémères de la rue ont lieu régulièrement dans la ville par beau temps. Notamment à proximité du marché de la Batte le dimanche. Le carrefour Rue du Pont - rue de la Cité devient une extension naturelle de la terrasse du café « Casa Ponton » par beau temps. Des pique-niques sont improvisés sur les trottoirs des rues transversales aux quais devenues piétonnes le temps du marché dominical. Table et chaises ont également été dressées un dimanche au milieu de la passerelle pour un repas amical, entre musiciens de rue, cris des marchands et régates sur la Meuse.

Et en hiver, un beau bonhomme de neige planté entre rigole et espace d'1 m dégagé pour les piétons rue Cathédrale a apporté un supplément de gaieté au temps des fêtes de fin d'année.

Toutes ces initiatives citoyennes transforment la ville en lieu où se déplacer à pieds et vivre est un véritable plaisir.

Inverser les proportions de l'espace occupé par la voiture et l'espace utilisé par les autres usagers de la rue permet de vivre pleinement en ville. Moins de voitures c'est moins de bruit et moins de pollution, moins de parkings, moins de panneaux de signalisation. Et à contrario plus de place, plus de plantes, plus de lieux de convivialité et de créativité qui permettent de marcher le nez en l'air tous sens éveillés, de s'arrêter et d'échanger tranquillement mots et bons moments.



# TROISIÈME PARTIE

PAR MARIE SCHIPPERS

« *L'espace, c'est le luxe absolu.* »  
*Bertrand Lavier<sup>1</sup>*

« *Et si le vrai luxe, c'était l'espace* »  
*Publicité Renault*

---

<sup>1</sup> Bertrand Lavier est un artiste plasticien contemporain français né en 1949.



Pour dans la et de enfant ces ce chanta évocat Pour ont

anilnaga

Station

Reman

Occupation

Occupation de l'espace

Occupation

Jambes ! soupire tante Catherine  
seulement deux ans, je sort  
avec Martine, des nuits  
On s'en allait par le  
de la Mollie. C'est  
Ah ! oui, ce  
de beauté  
pureté



### **Le stationnement, symptôme de notre mobilité**

Sachant qu'une place de parking en ville occupe 8 ou 10m<sup>2</sup>, à l'échelle d'une ville, l'espace total consacré au stationnement est gigantesque et c'est de cette manière statique que le stationnement concrétise l'occupation de l'espace public par la voiture.

La nécessité de la place de stationnement est évidemment liée à la mobilité automobile individuelle qui reste notre principal mode de déplacement même si des frémissements commencent à se faire sentir vers une autre mobilité. La question ici n'est pas de proposer des solutions pour faire disparaître la voiture de l'espace public du jour au lendemain, mais de prendre en considération, dans la situation actuelle, l'existence de besoins de stationnement qui entrent parfois en conflit et la nécessité de gérer ces contradictions à l'avenir tout en prônant un transfert modal et une diminution de l'emprise de la voiture dans l'espace public.

### **Le stationnement, privatisation de l'espace public**

Par définition, l'espace public devrait être consacré à des activités libres et être ouvert à tout un chacun. De ce point de vue, l'emprise du stationnement sur cet espace public, qui correspond à un usage privé de celui-ci, peut être vue comme une privatisation de cet espace.

### **Des exigences concurrentes**

« *L'homme, son territoire, sa place de parking...* »<sup>1</sup>

Les places de stationnement sont l'objet de nombreuses convoitises, au premier rang desquelles évidemment celles des automobilistes, les riverains qui ne disposent pas toujours de garages privés, les commerçants et leurs clients et les visiteurs. A entendre les conversations de quartier, le nombre de places ne serait jamais suffisant.

A ces demandes classiques, il faut encore ajouter un besoin de stationnement encore souvent ignoré, celui des cyclistes. Nous verrons enfin que les habitants des villes qui ne possèdent pas de voiture commencent aussi à revendiquer leur part d'espace public...

### **La « voiture ventouse »**

La définition légale d'une voiture ventouse est celle qui reste garée plus de sept jours au même endroit, mais ce n'est pas le problème qui nous occupe ici. Nous visons ici plutôt l'usage de places gratuites dans une zone A pour aller travailler ou faire ses courses dans une zone B où les places de stationnement sont rares et/ou payantes.

C'est ainsi que, parfois, une solution appliquée dans un quartier peut avoir des répercussions dans un quartier contigu. Les places dans ce quartier B sont

occupées par des personnes qui ne fréquentent par réellement celui-ci, ses commerces notamment, et empêchent les riverains et visiteurs de se garer.

Dans cette logique, un accroissement du nombre de places de parking dans le quartier B n'est pas nécessairement la solution adéquate, puisque ces places pourraient se trouver automatiquement accaparées par les visiteurs du quartier A.

Le quartier d'Outremeuse, par exemple, se trouve dans une telle situation vis-à-vis de l'hyper-centre car il offre encore une grande quantité de places gratuites contrairement à l'hyper-centre où les parkings, qu'ils soient sur la voie publique ou non, sont la plupart du temps payants.

Une réorganisation de l'offre de parking et surtout une politique globale au niveau de la ville - qui resterait adaptée aux caractéristiques locales des quartiers- pourraient apporter des résultats plus efficaces et équilibrés..

### **« No parking, no business »<sup>2</sup> ?**

A côté des riverains, nous rencontrons les commerçants. Ceux-ci sont souvent prompts à réclamer plus de places de stationnement pour répondre aux demandes de leurs clients. Il faut cependant distinguer les besoins des commerçants des besoins des clients des commerces. Des solutions différentes adaptées à ces différents cas doivent être mises en place. A ce niveau, la distinction entre arrêt (pour livrer ou emporter de la marchandise) et stationnement (de moyenne ou longue durée) prend toute son importance. Du côté des clients des commerces, si l'augmentation du nombre de places de parking est une revendication souvent portée par les commerçants, elle repose parfois sur une idée fautive ou en tout cas exagérée quant à la part de leur clientèle qui se déplace en voiture.

Une étude réalisée par l'Ademe<sup>3</sup> et la FUBicy<sup>4</sup> a démontré que les commerces de centre ville et de proximité sont fréquentés à 49% par des piétons, 7% par des cyclistes et 20% par des automobilistes. Cette étude a également montré que les cyclistes et les piétons sont des clients fidèles et réguliers qui achètent peut-être moins par visite mais qui viennent plus fréquemment.

La surestimation de l'importance des automobilistes pour les commerces est également identifiée à Bruxelles, où une enquête commandée en 2010 par la Région de Bruxelles Capitale a révélé quelques éléments éclairants, parmi ceux-ci : si les commerçants estiment que 48% de leur clientèle se déplace en voiture il ne s'agit en réalité que de 18%, et si les commerçants pensent que 62% de leurs clients estiment que le parking est un problème, cela ne concerne que 9% d'entre eux.<sup>5</sup>

<sup>2</sup> Précepte émis par *Bernardo Trujillo* (1920-1971) qui fut l'un des premiers à formaliser dans les années 1950 aux Etats-Unis les principes théoriques et pratiques qui allaient porter vers le succès la grande distribution moderne.

<sup>3</sup> *HERAN Frédéric & BRICHET Marie, Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés*, ADEME, 2003.

<sup>4</sup> Une brochure « *piétons et cyclistes : de bons clients pour vos commerces* » est téléchargeable sur <http://www2.ademe.fr/servlet/KBaseShow?sort=-1&cid=96&m=3&catid=16322>.

<sup>5</sup> <http://www.bralvzw.be/fr/appel-%C3%A0-projet-%E2%80%9888m%C2%B2-pour-tous%E2%80%99-%C3%A9dition-dreamstart> consulté le 15 décembre 2013.

<sup>1</sup> BARTHELEMY, P., *L'homme, son territoire, sa place de parking...*, Dans *Le Monde*, 26 mai 2012.

### **Les cyclistes**

Les cyclistes, eux aussi, doivent stationner leur vélo dans des conditions spécifiques. Au minimum cinq critères<sup>1</sup> doivent être pris en considération si l'on veut fournir une solution de parking de qualité pour vélo. Tout d'abord, de manière évidente, les vélos doivent pouvoir être attachés à un support. L'espace réservé doit être d'une taille suffisante, 80 cm sur 200 cm environ. Le troisième critère porte la stabilité de la position du vélo attaché. Les quatrième et cinquième critères concernent l'accessibilité dans l'espace public, la facilité à trouver le parking et enfin l'absence d'obstacle pour y accéder (marche, bordure, ...).

**A retenir :** la même superficie permet d'accueillir une seule voiture mais huit, voire même dix vélos ! Et donc huit ou dix clients...

### **Un arbitrage**

Une première manière de valoriser au mieux les places de stationnement serait de permettre une meilleure répartition temporelle de leur utilisation. De manière caricaturale, les riverains ont surtout besoin de place la nuit, les commerçants et leurs clients le jour. Plutôt que de réserver des places aux riverains de manière permanente, on pourrait alterner et permettre le stationnement pour les visiteurs la journée, tout en réservant la nuit aux riverains, différencier les usages selon les jours de la semaine et adapter le temps maximum autorisé en fonction de l'heure. Néanmoins, afin de proposer une solution adaptée, il serait utile de réaliser une étude, quartier par quartier, des types et des taux d'occupation en fonction du moment de la journée, de la semaine, voire de l'année. En fonction des résultats, on serait à même de proposer des manières pertinentes d'optimiser l'espace disponible.

Une autre manière de procéder est ce qu'on appelle la « mutualisation » du stationnement. Cette « mutualisation » consiste soit à limiter l'offre privée associée à un projet immobilier en créant des parkings mutualisés qui répondent aux besoins complémentaires de plusieurs projets proches, c'est à dire de faire jouer la complémentarité d'usage entre des parkings publics et/ou privés existants pour éviter la construction d'un nouvel ouvrage<sup>2</sup>.

La commune de Schaerbeek est en train de mettre en place une formule de ce type<sup>3</sup>. Cette commune vient de doubler la taxe sur les emplacements de parking hors voirie destinés aux commerces et aux bureaux, mais si ces parkings sont mis à la disposition des habitants des communes, la taxe est allégée. Cela permet de valoriser les parkings situés hors de la voie publique et ainsi d'alléger la pression exercée sur celles-ci.

<sup>1</sup> BICY – Cities and Regions for cycling

<sup>2</sup> Stationnement – *Éléments juridiques, La mutualisation du stationnement*, Ed. Du CERTU, 2010/81.

<sup>3</sup> Philippe CARLOT, RTBF, le 4 octobre 2013.

### **Le Park(ing) day<sup>1</sup>**

Le park(ing) day est une journée internationale dont l'idée a germé en 2005 à San Francisco avant d'essaimer à travers le monde. Au départ, le bureau REBAR a aménagé une place de parking en jardin pour une durée de deux heures. Depuis, le Park(ing) day a depuis donné lieu à de nombreuses activités d'occupation des places de parking adaptées à contextes urbains divers et s'attaquant à des problèmes sociaux variés ; les participants ont construit des cliniques gratuites, planté des fermes urbaines temporaires, réalisé des démonstrations de produits écologiques, organisé des séminaires, des installations artistiques, ouvert gratuitement des ateliers de réparation de vélo, ...

### **© Parkingday**

En Belgique, cette initiative est relayée notamment par Inter Environnement Wallonie<sup>2</sup> mais le BRAL approfondit la réflexion et pousse la logique encore plus loin avec son projet « 8m<sup>2</sup> pour tous ! ».

### **L'appel à projets « 8m<sup>2</sup> pour tous »<sup>3</sup>**

En 2011, à l'occasion de la Semaine de la Mobilité, le Bral lançait un appel à projets intitulé « 8m<sup>2</sup> pour tous ! ». L'objectif de cet appel était de rassembler des projets pour « une autre utilisation des 8m<sup>2</sup> de place de parking dans la ville ». Selon le BRAL, les familles sans voiture ont autant que les autres le droit d'utiliser l'espace public. De plus, elles représentent 40% des familles bruxelloises.

Les participants ont montré que, quand l'espace public n'est pas sacrifié à des places de parking, il peut être utilisé d'une manière beaucoup plus agréable et vivable. Des projets très variés ont vu le jour des projets très classiques aux plus farfelus... des parkings à vélos, un poulailler, un salon de thé, des bancs publics, un atelier de réparation de vélos, potagers mobiles et même un morceau de piste cyclable.

<sup>1</sup> <http://parkingday.org/>

<sup>2</sup> <http://www.iewonline.be/spip.php?article3608>

<sup>3</sup> <http://www.bralvzw.be/fr/appel-%C3%A0-projet-%E2%80%988m%C2%B2-pour-tous%E2%80%99-%C3%A9dition-dreamstart>, consulté le 8/10/2013.



© Bral 2011

Tous ces projets ont créé beaucoup d'intérêt et suscité des conversations entre les participants et les passants, c'était bien l'un des objectifs qui a été atteint ! Créer « dans l'espace public plus de place pour la communication et moins pour les voitures ».

En 2013, pour la troisième édition du projet 8m<sup>2</sup>, le Bral s'est associé avec microStart1 qui soutient des micro-entrepreneurs n'ayant pas accès aux crédits bancaires classiques pour promouvoir l'initiative DreamStart. L'objectif était de démontrer que l'espace public peut faire bien plus et bien mieux que servir uniquement de place de parking en remplissant une fonction sociale, mais aussi une fonction économique. Bral et MicroStart offraient l'opportunité à de « jeunes » entrepreneurs de tester leur micro-entreprise sur un espace de parking de 8m<sup>2</sup>. C'était l'appel « 8m<sup>2</sup> pour indépendants débutants ». On peut voir ci-dessous des photos d'une petite entreprise de « retouche express ».



*Le BRAL? Bral vzw (Brusselse Raad voor het Leefmilieu) est une association bruxelloise néerlandophone, rassemblant des groupes d'habitants, des organisations et des bruxellois ayant le même engagement : une ville vivable où chacun peut se déplacer, peut habiter et séjourner d'une façon agréable, soucieuse de l'environnement et accessible financièrement. Le BRAL mène, avec ses membres et partenaires, des actions et un travail de pression, en rassemblant, construisant et diffusant ensemble ses diverses connaissances sur la ville. Il sensibilise et conseille les Bruxellois et les soutient dans leurs luttes. En tant qu'association indépendante, il travaille toujours dans une perspective solidaire avec une préoccupation constante pour la participation, l'égalité et la diversité.<sup>1</sup>*

<sup>1</sup> <http://www.nightlife.ca/sorties/tres-cool-initiative-montrealaise-le-premier-parklet-sur-saint-laurent-est-installe>



### Les Parklets

Les parklets sont une forme plus avancée d'occupation des places de parking pour d'autres activités. Il s'agit à nouveau d'un projet lancé par le studio REBAR de San Francisco. Leur nouvel objectif est de proposer des solutions à moyen terme pour l'occupation d'espace. Les lieux ne sont donc pas aménagés de manière définitive, mais peuvent être équipés par exemple de planchers en bois et de terrasses. Ces espaces ne sont pas attachés à des restaurants ou à des cafés et les passants sont donc libres de les occuper sans être obligés de consommer.

Un parklet à Montréal



**En conclusion,** nous constatons à ce jour que la voiture immobile occupe une place essentielle dans l'espace public qui peut être interprétée comme un accaparement injuste, voire une privatisation de cet espace. Les places de parking font non seulement l'objet d'une concurrence entre automobilistes, entre automobilistes et cyclistes, mais elles sont désormais aussi convoitées par les riverains/habitants qui ne possèdent pas de voiture. Ceux-ci, soutenus par des projets comme le Park(ing) day ou des associations comme le BRAL, revendiquent à leur tour, une part d'espace public afin de rendre leur ville plus agréable à vivre, plus verte, plus conviviale, d'en faire à nouveau un lieu de communication entre les êtres humains plutôt qu'un lieu confisqué par les automobiles.







# DISCUSSION collaborative





Les trois contributions qui précèdent ont donc été rédigées par certains membres du groupe, au départ de ce que nos discussions leur avaient inspiré. Nous les avons ensuite mises en débat. Cette manière de procéder a permis aux personnes moins à l'aise avec la rédaction de contribuer oralement aux travaux. Voici les résultats de ces réflexions.

## **1. Cohabitation piétons/cyclistes**

Les piétons et les cyclistes sont régulièrement amenés à partager les mêmes espaces en rue. Nous constatons dans les discours publics que ce sont souvent les cyclistes qui sont pointés du doigt dans les problèmes de co-habitation, alors que nous observons, dans nos pratiques quotidiennes, que des incivilités sont commises dans les deux sens, d'une part, et que les problèmes sont loin de relever uniquement de comportements individuels inadéquats.

En effet, certains piétons se sentent agressés par certains comportements cyclistes, alors que ceux-ci sont dans leur droit. Par exemple, rouler à vélo à vitesse modérée dans un piétonnier est autorisé, mais les cyclistes reçoivent des commentaires plus ou moins polis : les piétons voudraient qu'ils mettent pied à terre. Le problème viendrait du fait que certains cyclistes roulent trop vite ou frôlent les piétons. Bien sûr, certains cyclistes sont peu prudents (comme pour tous les usagers de la route), mais nous pensons que rejeter l'entière responsabilité des conflits sur des comportements individuels est un écran à d'autres causes. La réalité est beaucoup plus complexe :

**-La co-habitation est différente en fonction de la « densité » de piétons ou de cyclistes.** A certains moments, il est difficile d'avancer sur son vélo tant les piétons sont nombreux. A d'autres, la voie étant plus dégagée, le cycliste aura tendance à avancer plus rapidement. C'est ce qu'on appelle la « masse critique » : en fonction du nombre, ce sont les uns qui gênent les autres et inversement. C'est sur cette idée de masse critique que s'appuient aussi les cyclistes qui revendiquent une meilleure place sur les routes.

**-Les trajectoires des piétons et des cyclistes ne se recoupent pas nécessairement.** Prenons l'exemple d'une rue commerçante : les cyclistes l'empruntent pour rejoindre une autre destination et il s'agit pour eux d'une voie de circulation, alors que les piétons y flânent et traversent sans cesse la rue pour faire du lèche-vitrine, ou pour s'asseoir sur les bancs qui sont situés au milieu. Les usages différents impliquent aussi que l'attention des uns et des autres diffèrent : les piétons discutent entre eux, mangent une glace ou une gaufre, sont au téléphone, etc... ils n'ont pas le comportement de personnes qui se trouvent sur une voie de circulation. Ceci implique aussi qu'ils fassent des écarts ou s'arrêtent subitement, ce que le cycliste n'a pas intégré dans son « slalom » pour les éviter.

**-Les piétons ne savent pas toujours que les vélos sont autorisés là où ils sont.** Il pourrait y avoir une confusion entre les trottoirs, où les cyclistes ne peuvent pas rouler, et les piétonniers, dont le nom n'indique pas que la co-habitation y est autorisée. Voilà peut-être un élément d'explication concernant les comportements cités ci-dessus.

**-En l'absence de réglementation sur les priorités, c'est un calcul assez arbitraire qui joue :** un cycliste ne va pas se comporter de la même manière suivant qu'il est face à une maman avec des enfants, une personne âgée, face à une bande de cinq jeunes ou un grand costaud. En fait, le cycliste évalue en permanence, en fonction de ce qu'il perçoit de la personne et des risques (pour lui et pour elle) du croisement ou dépassement, en fonction de l'espace dont il dispose sur le côté, s'il peut « forcer le passage ou risquer un passage un peu « juste » ou s'il vaut mieux attendre que cela ce dégage. Le moment pour s'annoncer avec une sonnette n'est pas toujours évident à trouver non plus : pas trop près pour ne pas effrayer, pas trop loin pour être entendu, à évaluer en fonction du bruit ambiant... Il n'existe pas de recette applicable en toute circonstance, et le nombre de facteurs à évaluer en permanence ne laisse pas à l'abri d'une erreur d'appréciation. De leur côté, les piétons réagissent de manières différentes, que le cycliste doit pouvoir toutes anticiper : se mettre sur un côté, sur l'autre côté, s'arrêter et se retourner pour regarder ce qui se passe, absence de réaction...

**-Par ailleurs, la multiplication d'écouteurs en tous genre dans les oreilles des piétons pose un sérieux problème pour la cohabitation.**

En tant que cyclistes, nous partageons l'impression qu'il faudrait sensibiliser les piétons au respect de la présence et des contraintes des cyclistes autant que l'inverse. **Prendre conscience qu'on est dans un espace partagé**, où chacun a une légitimité équivalente à l'occuper, et se préoccuper des contraintes des autres est à notre sens un élément indispensable. Par exemple, un outil que nous proposons est la **réalisation d'une vidéo** qui montre les différents problèmes récurrents auxquels cyclistes et piétons doivent faire face et qui indique les comportements adéquats pour des déplacements en co-habitation harmonieuse.

Nous nous posons les questions des règles, de codes à respecter. Mais nous constatons vite, en prenant plusieurs exemples concrets, qu'il n'est pas souhaitable de réglementer les espaces partagés entre piétons et cyclistes. En fonction de la configuration des lieux et de leurs aménagements et de leurs usages, il sera préférable que les cyclistes roulent au milieu ou sur le côté, il est possible ou non et souhaitable ou

non d'imposer un « côté de circulation » (se déplacer à droite ? En sens contraire de la circulation ?). Il nous paraît compliqué d'avoir des séparations claires quand les flux ne sont pas rectilignes.

Nous plaçons au final pour le maintien des espaces partagés, pour des vitesses et usages compatibles. Une signalisation pourrait être ajoutée pour la vitesse, par exemple. Ou une explication pourrait être ajoutée en dessous des panneaux signalant la cohabitation piétons/cyclistes, incluant une vitesse maximale de roulage pour ces derniers. Cette limitation de vitesse sera d'autant plus importante avec l'arrivée et le développement des vélos électriques, dont les plus puissants peuvent monter jusqu'à 60 km/h.

En attendant, la co-habitation se fait sous forme de négociation implicite et permanente, souvent intuitive et improvisée. Parfois, les cyclistes deviennent piétons pour quelques mètres, ou se déplacent avec un pied sur la pédale, « en trottinette », en guise de compromis...

### Un cas spécifique : le RAVeL

La contribution de Thérèse et Olivier met l'accent sur cette voirie particulière qu'est le RAVeL. Nous approfondissons cette question : qu'est-ce qu'un RAVeL urbain ?

Notons préalablement que, dans sur le tronçon qui va du pont Atlas au pont de Fétille, le RAVeL ne satisfait pas aux conditions qui font normalement de lui un RAVeL : il n'est pas séparé physiquement de la voirie, excepté pour les passages sous les ponts (mais qui ne sont pas signalés comme RAVeL). Il est simplement surélevé, ce qui lui confère selon la réglementation le statut de trottoir où les cyclistes sont tolérés.

Dans l'imaginaire collectif, le RAVeL est un lieu de promenade, de loisir. Cela est renforcé par la présence de bancs tournés vers la Meuse le long du parcours. En ville, plusieurs usages viennent se greffer sur ceux-ci, créant une complexité d'utilisation qui mérite que l'on s'y attarde. En effet, sans doute à défaut d'autres lieux adéquats, le RAVeL liégeois, dans son tronçon entre la Boverie et Coronmeuse, est utilisé comme espace de promenade pour les chiens, parcours de jogging, itinéraire cycliste sécurisé et rapide – il épargne les feux rouges – pour les travailleurs, en plus des fonctions de promenade ou de piste de roulage pour cyclistes sportifs. Les difficultés de co-habitation se rencontrent aussi entre types de cyclistes, et entre types de piétons. En quelque sorte, le RAVeL est victime de son succès, et cela témoigne de la nécessité de créer des espaces agréables pour les déplacements piétons et cyclistes des habitants.

Le GRACQ a déjà plaidé pour la création d'un circuit sécurisé alternatif pour les cyclistes « au quotidien », ceux pour qui le RAVeL n'est pas un lieu de promenade mais un itinéraire de circulation, à défaut d'en trouver un autre qui soit sécurisé pour effectuer leur parcours. Nous appuyons cette idée.

Dans son étude « Outremeuse, île endormie ? », l'asbl urbAgora suggérerait aussi le dédoublement du RAVeL sur les rives de la Dérivation, afin de fournir plus d'espaces de circulation aux modes doux. Cela permettrait en même temps de redynamiser cette rive, d'agrémenter les espaces de vie et éventuellement attirer du logement.

Nous insistons sur ces propositions, et de manière générale sur l'urgence à créer de nouvelles solutions de mobilité pour les modes doux, d'autant plus que la situation risque de se dégrader avec la construction de la nouvelle passerelle reliant les Guillemins au parc de la Boverie, qui va amener son flux de circulation piétonne, dont aussi des touristes ou clients de la Médiacité qui importeront d'autres usages encore sur ce lieu (points de vue pour photographies, déplacements sécurisés en groupes de piétons).

A nouveau, nous posons la question de la réglementation, d'un code de bonne conduite adapté aux spécificités urbaines. Mais à nouveau, il ne nous paraît pas évident de demander à tout le monde de tenir sa droite (présence de bancs d'un seul côté, danger de la Meuse de l'autre, tournants difficiles à négocier en dessous des ponts, revêtements inadaptés aux cyclistes qui les incitent très fortement à emprunter certaines largeurs du RAVeL, haies mal coupées, présence de feuilles glissantes sur certaines parties...).

Nous optons plutôt pour la mise en place de visuels adaptés à chaque lieu (végétation, mobilier urbain, largeur du RAVeL, revêtements et couleurs), plutôt que d'expliquer pour chaque tronçon ce qui est permis, ce à quoi il faut faire attention... Seuls des panneaux de vitesse pour les cyclistes nous semblent pertinents, mais ne paraissent pas résoudre l'essentiel des problèmes.



## 2. Cohabitation entre tous les modes de déplacements

Mode actifs et modes motorisés : les difficultés de cohabitation sont du même ordre, nous semble-t-il, mais le sentiment de puissance ou de supériorité est largement renforcé par la machine qui produit la vitesse. Lorsqu'on se déplace en modes actifs, c'est ainsi que les anglo-saxons qualifient les déplacements pour lesquels nous devons fournir un effort physique, nous maîtrisons la vitesse de manière précise : on la sent dans notre propre corps. En machine, c'est le moteur qui produit le mouvement, que nous contrôlons par des boutons ou manettes. Cela confère à la fois un sentiment de puissance et de certitude à ceux qui les utilisent, et un sentiment d'insécurité à ceux qui leur font face.

A nouveau, nous devons trouver un équilibre entre la réglementation et les réalités. Dans une ville ancienne, les voiries sont trop étroites que pour imaginer des bandes séparées pour chaque mode de déplacement. De plus, les cyclistes constatent certains désavantages : lorsqu'il

existe des pistes cyclables à certains endroits, les automobilistes ont tendance à considérer qu'ils n'ont rien à faire sur la route lorsqu'il n'y en a pas : s'il n'y a pas de tracé prévu, c'est qu'ils sont sensés passer par ailleurs ! La question des parkings à droite des pistes cyclables est aussi récurrente : les portières s'ouvrent parfois de manière imprévue...

Nous constatons que la tendance actuelle est de plus en plus de hiérarchiser les voiries : axes de transit, rues commerçantes, desserte locale... On clarifie de plus en plus les fonctions des rues dans des plans de circulation. Nous ne croyons pas à cette deuxième couche de règles : les automobilistes passent par

où c'est possible, et par là où cela va le plus vite<sup>1</sup>. De plus, malgré des signalisations ou autres aménagements, cela ne semble pas paraître clair que l'on rentre dans un quartier, et rentrer dans un quartier n'est d'ailleurs pas interdit par le code de la route. Les grand axes ne sont pas toujours les plus larges, ce qui accroît la confusion.

Des expériences de zones partagées entre tous les modes de déplacements existent, et portent le nom de « zones résidentielles ». Mises, en place notamment aux Pays-Bas, elles consistent à limiter la vitesse de circulation à 20 km/h pour tout le monde. Les piétons y ont la priorité sur tout l'espace – il n'y a pas de trottoir – et peuvent même y jouer. La priorité va ensuite aux cyclistes puis aux autres usagers. Les automobilistes ne peuvent stationner que là où c'est explicitement mentionné. Les comportements y sont induits par des aménagements plutôt qu'au moyen de règles des signalisations. Par exemple : éviter les lignes droites, mettre de la végétation, utiliser différents revêtements de sols, des ralentisseurs adaptés... Il semble que cette méthode ait fait ses preuves en matière de sécurité routière, puisque les accidents graves ont fortement chuté.

Nous insistons sur l'importance de ces aménagements pour tous les usagers : il ne s'agit pas seulement de réduire les risques et désagréments liés à la voiture, mais aussi de promouvoir la marche par l'instauration d'itinéraires confortables, spacieux, agréables (à la vue et à l'odorat) et sécurisés. Selon les comptages de l'asbl « Plein pied », environ 30% des piétons sont des PMR.

Ceci ne semble pourtant pas résoudre la question des deux roues motorisées, qui parviennent à se faufiler, à emprunter les espaces cyclistes... Pour réduire les infractions, nous ne voyons qu'une solution à ce stade : la sensibilisation.

## 3. Parking

Un autre sentiment d'injustice concernant la mobilité est l'immobilité des véhicules... En effet, les voitures occupent une grande partie des voies de circulation et, non contentes de cela, squattent littéralement une grande partie de l'espace public pour leur stationnement. Or, les non automobilistes estiment qu'ils ont droit autant que les automobilistes à utiliser cet espace.

<sup>1</sup>IMATHURIN, A., *Créer une zone de partage en ville. L'expérience rue de l'Etat Tiers et rue du Mambourg à Liège*, Dans *Le Chaînon manquant*, décembre 2013. .



### Faut-il parler de privatisation ?

En prélude, nous discutons de l'utilisation du terme « privatisation » pour qualifier la présence très massive de voitures sur des pans entiers de rues. Qu'exprime ce terme ? In fine, nous utilisons tous l'espace public de la rue à des fins privées : lorsque je me déplace, j'utilise une partie de l'espace pour un objectif personnel. De ce strict point de vue, qu'est-ce qui fait la différence entre l'usage privé d'un joggeur et l'usage privé d'un automobiliste ?

Il s'agit surtout de l'ampleur de l'occupation et de sa durée : une voiture est en moyenne 95% du temps à l'arrêt, et consomme beaucoup d'espace, comparativement à un vélo, ou à nos pieds... Il y a donc un réel accaparement de l'espace public par la voiture privée, qui est un objet encombrant.

De plus, les espaces publics de parkings sont réservés aux voitures : des traces au sol en définissent l'usage exclusif. Il en découle que, même si quelques mètres carrés sont libres dans un parking ou le long d'un trottoir, personne n'utilise cet espace pour y faire autre chose. C'est contre cet aspect particulier que réagissent les promoteurs d'actions telles que les park-in days. Mais cette démarche ne va pas toujours jusqu'au bout : les militants, pour avoir le droit d'utiliser cet espace public affecté à l'usage automobile, s'acquittent de la taxe sur l'utilisation des véhicules en mettant des pièces dans les parcimètres afin d'éviter de se faire éjecter par la police...

Le terme de privatisation de l'espace doit donc être compris comme une monopolisation à usage privé : si une voiture est garée quasiment en permanence, alors la place de parking doit être assimilée à un garage privé et, en ce sens, il nous paraît logique que cet espace soit mis en location.

Nous entendons souvent des riverains se plaindre qu'ils n'ont pas de place de parking devant chez eux « à cause des gens de l'extérieur » qui se garent. Précisément, s'agissant d'espace public, nul n'a un droit d'occupation prioritaire sur les autres, et la

proximité n'y change rien. Si un habitant souhaite avoir un espace réservé pour lui près de chez lui, la solution doit être le garage privé, ou un espace garage collectif public réservé au stationnement de longue durée et mis en location.

Tout ceci nous renvoie inéluctablement vers une réflexion sur le caractère « indispensable » de l'utilisation de la voiture et de son coût. Nous répétons donc notre volonté de voir des politiques de concentration de l'habitat autour de noyaux urbains situés autour des gares, de densification urbaine, en lieu et place du laisser aller à l'étalement urbain comme actuellement. Des mesures spécifiques pourraient aussi être prises pour certains publics précaires, comme les travailleuses de l'aide à domicile<sup>2</sup>.

Signalons encore qu'il ne s'agit pas de la seule forme de privatisation de l'espace public, au sens d'une monopolisation : les terrasses, par exemple, se multiplient et s'étendent depuis l'interdiction de fumer à l'intérieur des cafés et restaurants. Même si elles apportent un élément de convivialité, on peut faire la distinction entre un banc public et une terrasse privée installée dans l'espace public où l'on est obligé de consommer pour s'asseoir un moment. En outre, dans certains cas et comme le souligne Anne dans sa contribution, le passage pour les piétons est réduit à sa plus simple expression.

### Pour un observatoire du temps et de la mobilité, incluant le stationnement

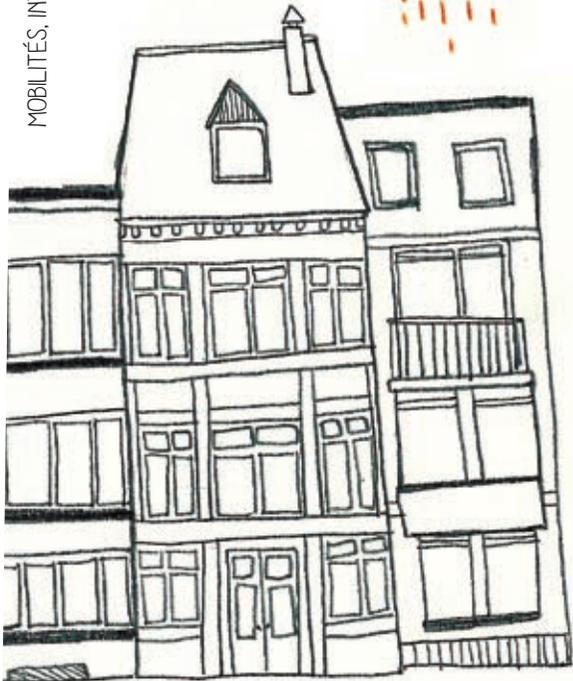
Comme le montre Marie dans son texte, des mouvements militants existent pour la reconquête des places de parking. En attendant une diminution du nombre de voitures que nous appelons de nos vœux, il nous semble pertinent d'explorer la piste de la modularité temporelle des occupations de ces places. Les taux d'occupation diffèrent en fonction des heures, des jours, des périodes de l'année. Et les places sont occupées par des publics différents selon les mêmes variations. Nous ne souhaitons pas faire de pronostics a priori ou selon ce qu'il nous semble. Nous plaçons pour la mise sur pied d'un observatoire, eu égard à ce qui se pratique notamment en France<sup>3</sup>. Cet outil pourrait en outre donner des informations sur les comportements de mobilité par catégories, et ainsi mieux imaginer des solutions de transport en commun adaptés aux réalités locales.

### Voitures des riverains : revoir à la baisse le nombre de places par ménage, et octroyer une place à tous les ménages

En tant qu'habitants de la Ville, nous avons tendance à attribuer la surpopulation de voitures aux péri-urbains. Il est vrai qu'en semaine, les étudiants et travailleurs de la périphérie affluent en grand nombre en voiture (il n'ont pas d'autre choix) et provoquent un phénomène de « voitures ventouses » partout en Ville, et sont

<sup>2</sup> COLLIN, Mathilde, *Travailleuses au domicile des autres : enjeux de mobilité*, Dans *Le Chaînon manquant*, octobre 2013.

<sup>3</sup> Voir les *Maisons du temps et de la mobilité* présentes à St Denis, Poitiers, département de Gironde, Bellefort.



particulièrement friands des quartiers résidentiels gratuits. Le samedi, ce sont essentiellement selon nous des personnes qui viennent faire leurs courses, du shopping.

Cependant, nous ne devons pas négliger le nombre de voitures appartenant aux habitants de la ville eux-mêmes. En effet, nous nous interrogeons sur la politique de la Ville de Liège, qui octroie jusqu'à trois places de parking riverains par ménage, contre une, parfois deux dans d'autres villes. Cela nous semble excessif si l'on veut promouvoir d'autres modes de déplacements pour les trajets intra-urbains. De plus, cela est injuste par rapport à ceux qui ne possèdent pas de voiture (que ce soit parce qu'ils n'en ont pas les moyens ou par conviction) : ces personnes auraient bien droit à une place minimum pour recevoir des amis, pour les soins à domicile ou autres. Chacun aurait une place, libre à lui de l'utiliser comme bon lui semble. Nous parlons de ménage pour que les habitants qui font le choix de l'habitat collectif ne soient pas pénalisés.

Un membre du groupe signale qu'une telle politique pourrait avoir comme conséquence de faire fuir certains habitants de la ville plutôt que de les convaincre à changer leur mobilité. Le risque existe bel et bien, et c'est pour cela que cette mesure doit s'intégrer dans un tout : amélioration de la qualité de vie, prix des logements, et surtout mise en place d'alternatives crédibles de transport en commun. Nos comportements sont le résultat d'un formatage culturel, auquel la publicité contribue largement, en particulier en ville – qu'on s'en réfère aux publicités automobiles présentes à chaque carrefour et même plus, ou encore aux nombreuses offres d'emploi qui mentionnent comme condition impérative de posséder un véhicule personnel, insinuant l'idée que la voiture est un élément indispensable de l'émancipation sociale.

Les systèmes de voitures partagées, style Cambio, permettent à la fois de réduire l'emprise au sol de l'automobile, et de mettre cet outil à disposition si besoin est à certains moments de la vie. Le potentiel est là, mais cette solution reste marginale et n'est financièrement pas à la portée de tous dans l'état actuel des choses.

### **Droit à l'accessibilité versus droit à la mobilité : les parkings payants et taxes sur l'accessibilité automobile comme outils financiers pour la mobilité écologique.**

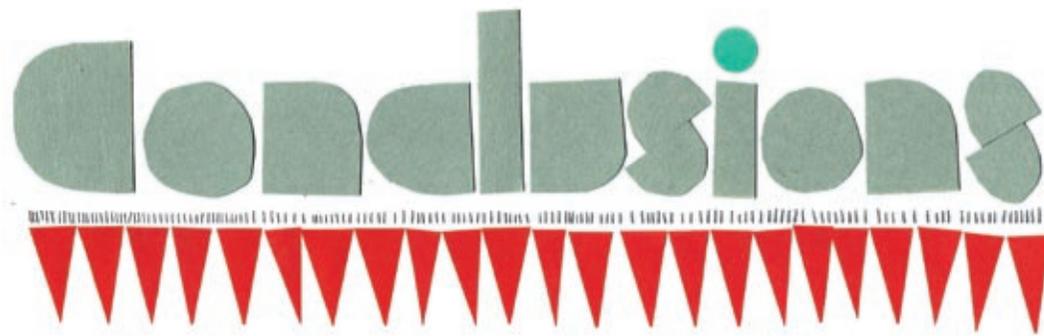
Du côté des propositions, nous nous tournons donc à nouveau vers l'étranger, cette fois vers la Suisse, où les recettes de parkings payants servent directement à financer des aménagements qualifiés d'accessibilité (et non de mobilité) via un « fond parking » institué par la loi et qui est chargé d'effectuer des aménagements cyclo-pédestres. L'idée est que ce qui importe est que les lieux soient accessibles, et non que les personnes soient mobiles. **Le droit à l'accessibilité remplace le droit à la mobilité. En conséquence, ce sont des structures publiques utilisables par tous qui garantissent ce droit.** Ces aménagements cyclo-pédestres sont aussi pro-

fitables aux automobilistes : par exemple aménager un cheminement depuis un parking vers un complexe de bureaux.

A Bâle, Berne, Heidelberg ou Rengensburg, afin de créer un « centre ville socio-économique en intermodalité durable » (CVSE), l'accès automobile est limité à 1/3 des entrées en ville. Plusieurs autres villes européennes ont placé la barre à 50%, et ce dans un rayon de 2 km du centre. A l'intérieur de ce rayon, la priorité est à « l'intermodalité durable », c'est-à-dire à une combinaison aisée entre plusieurs autres modes de circulation alternatifs. Les parkings en rue y sont payant partout. Les livraisons y sont règlementées. Les riverains qui souhaitent se parquer dans la zone CVSE, ainsi que les professionnels autorisés doivent s'acquitter d'une redevance de solidarité cyclo-pédestre qui varie entre 200 et 600 euros. Les gestionnaires d'entreprises importantes doivent en outre s'acquitter d'une redevance de solidarité pour financer l'accès en transport en communs à leurs lieux. En fonction de leur profil (défini en trois catégories), et au-delà d'un quota défini d'accessibilité en automobile, une redevance progressive s'applique pour accès irrationnel. Cette redevance sert à financer l'accès aux transports en commun.

Urbanisme et mobilité ne forment qu'un, avec comme objectif l'accessibilité des lieux. Cette idée d'utiliser l'urbanisme comme outil de mobilité rejoint la philosophie des zones résidentielles et espaces partagés.





Les partages des espaces dédiés en tout ou partie à la mobilité des personnes en ville sont complexes, et ils se complexifient. L'augmentation du nombre des déplacements, les diversités d'itinéraires, les variations d'horaires dues à la flexibilisation de l'emploi et des équilibres précaires que celle-ci impose, la multiplication des types de véhicules et l'amélioration constante de leurs performances faisant suite aux avancées technologiques, l'arrivée en ville de nouveaux types d'usagers concomitants à l'étalement urbain d'une part et au développement de l'économie touristique d'autre part, tous ces facteurs nous invitent à réfléchir de manières nouvelles les questions de co-habitation pour la ville du XXI<sup>e</sup> siècle.

Notre travail collectif n'a pas la prétention de les avoir épuisées en quelques mois, encore moins de permettre la formulation de propositions définitivement arrêtées. Néanmoins, la méthode que nous avons adoptée, en partant de nos vécus et sans tabous, a permis d'esquisser les contours d'une vision prospective et intégrée des déplacements urbains de demain.

Historiquement, la circulation a fait l'objet de réglementations progressives, codifiées : le code de la route. Ce code fait l'objet de modifications régulières, de manière à intégrer de nouvelles contraintes, de permettre des facilités à certains usagers (par exemple les cyclistes) ou au contraire à restreindre leur emprise interdisant des comportements. La hiérarchisation des espaces dédiés à la mobilité a aussi joué un rôle important dans l'organisation des circulations. Il y a hiérarchisation des priorités entre les moyens de transports, la hiérarchisation des voiries en fonction de la vitesse autorisée, ou en fonction du nombre de passages effectifs ou souhaités. Bref, la tendance majoritaire jusqu'à présent a consisté en une organisation rigoureuse de l'espace, à classer, à mettre de l'ordre selon des règles strictes.

Nous constatons aujourd'hui les limites de cette manière de procéder : non respect des règles (par incivisme parfois, souvent par manque d'alternative), complexifi-

cation qui les rend moins lisibles et lourdeurs des adaptations nécessaires, méconnaissance des concepts les plus récents par une partie des usagers. Notons aussi que seuls les automobilistes sont amenés à étudier la partie du code qui les concerne, et ce une seule fois. A contrario, il est impensable d'interdire toute mobilité à quelqu'un qui ne maîtriserait pas l'ensemble des règles et de leurs mises à jour.

Une autre manière de gérer la co-habitation voit progressivement le jour, basée sur le partage des espaces sans les diviser. Les expériences de rues partagées entre plusieurs modes de transport et d'utilisation de l'espace public tablent sur une co-habitation respectueuse entre usagers attentifs aux autres, ce qui implique nécessairement une réduction drastique de la vitesse (maximum 20 ou 30 km/h). A côté de signalisations importantes qui persistent, tous les éléments d'aménagement urbains y sont sollicités pour induire certains comportements et favoriser la convivialité, au lieu de les imposer par des signalisations : type et couleur des revêtements, hauteurs des zones, présence de mobilier urbain tels que des potelets, bancs, des bacs à fleur, rigoles ou végétation, pour ne citer que les plus courants.

Ces espaces partagés semblent donner d'excellent résultats en terme de sécurité routière, et sont de nature à opérer un rééquilibrage assez net entre les automobiles et les autres modes de déplacement. Nous y voyons des éléments prometteurs pour les défis sociaux et environnementaux que nous allons devoir affronter puisque la marche à pied et le vélo peuvent y trouver une meilleure place.

La transition ou la co-existence entre les deux modèles de gestion des co-habitation pose cependant des problèmes de clarification ou de compréhension.

La gestion des espaces partagés demande aussi d'intégrer les politiques de mobilité et d'urbanisme. L'urbanisme devient en effet un élément à part entière de la gestion de la mobilité, et les choix de mobilité induits sont en retour un gage de qualité de vie en ville et de mise en valeur du patrimoine urbain.

Dans la suite de cette réflexion, penser l'accessibilité des fonctions urbaines au lieu de la mobilité des personnes, comme cela se pratique en Suisse, est un deuxième exemple plus poussé de ce lien nouveau entre urbanisme et mobilité, qu'il nous semble indispensable d'approfondir.

En complément de ces nouvelles idées, qui ne sont pas applicables dans toutes les zones, nous défendons une diminution de la présence, de l'utilisation et de l'emprise au sol de la voiture automobile. La densification urbaine et l'arrêt de l'étalement urbain permettront au maximum d'habitants de se passer de voiture, pour autant que la circulation y soit aisée et sécurisée par d'autres moyens. Les idées de « bureau du temps » qui observent les mobilités et stationnement sont des outils d'optimisation de l'utilisation des parkings et d'identification de nœuds qui bloquent le choix d'autres modes de transports.

Les parkings sont en effet peu cités dans les problèmes de mobilité. Or, ils en sont de sérieux : une voiture, c'est encombrant à la fois pour celui qui doit trouver un espace pour la stationner et pour ceux qui ne disposent du même coup plus de cet espace pour y faire d'autres choses. A tel point que la question se pose de savoir si l'espace public dédié au parking est encore bien un espace public puisqu'il est squatté en permanence par des biens privés que seuls certains possèdent.

Nous terminons cette étude en ouvrant donc deux grands chantiers : celui des rapports entre mobilité et urbanisme, et celui de la privatisation de fait de l'espace public par l'occupation automobile, qui dépasse les simples questions de co-habitation et de transfert modal.



### Monographies et articles

BARTHELEMY, Pierre, *L'homme, son territoire, sa place de parking...*, Dans *Le Monde*, 26.05.12.

CEPESS, *Vers un réseau express de co-voiturage, répondre aux problèmes de congestion du trafic routier en créant le plus grand réseau de co-voiturage en Europe*, octobre 2013.

COLLIN, Mathilde, *Travailleuses au domicile des autres : enjeux de mobilité*, Dans *Le Chaînon manquant*, octobre 2013.

HERAN Frédéric & BRICHET Marie, *Commerces de centre-ville et de proximité et modes non motorisés*, ADEME, 2003.

MATHURIN, Anne, *Créer une zone de partage en ville. L'expérience rue de l'Etat Tiers et rue du Mambourg à Liège*, Dans *Le Chaînon manquant*, décembre 2013.

SOULIER, Nicolas, *Reconquérir les rues. Exemples à travers le monde et pistes d'actions*, Les éditions Ulmer, Paris, 2012.

*Stationnement – Eléments juridiques, La mutualisation du stationnement*, Ed. Du CERTU, 2010/81.

### Sites internet

<http://www2.ademe.fr>

<http://www.bralvzw.be/fr>

<http://gracq.be/locale-liege>

<http://iewonline.be>

<http://www.microstart.be>

<http://www.nightlife.ca/>

<http://parkingday.org/>

<http://www.schaerbeekparking.be>

<http://tramliege.be>

### Les documents légaux de référence

-pour tous les usagers

<http://ravel.wallonie.be/opencms/export/sites/spw.ravel/fr/documents/LeCodeDeLaRue2.pdf>

-pour les cyclistes :

[http://mobilite.wallonie.be/opencms/export/sites/be.wallonie.mobilite/fr/formation\\_information\\_sensibilisation/documentation\\_interne/pdf/Cahier2\\_Legislation.pdf](http://mobilite.wallonie.be/opencms/export/sites/be.wallonie.mobilite/fr/formation_information_sensibilisation/documentation_interne/pdf/Cahier2_Legislation.pdf)

-pour le RAVeL :

<http://ravel.wallonie.be/opencms/opencms/fr/cles/>

-le plan de mobilité Ville de Liège :

<http://www.liege.be/telechargements/pdf/mobilite-1/le-plan-communal-de-mobilite/pcm2004complet.pdf>

-Liège Ville cyclable

<http://www.liege.be/mobilite/velo/liege-ville-pilote-wallonie-cyclable>

-plan piéton de la ville de Liège:

<http://www.liege.be/mobilite/pieton/pieton>

AUTEURS:  
MATHILDE COLLIN  
OLIVIER DE WISPELAERE  
THÉRÈSE JAMIN  
ANNE MATHURIN  
MICHEL MURZEAU  
LAURENT NISEN  
RÉGINALD RATZ  
MARIE SCHIPPERS,

REPORTAGE PHOTOGRAPHIQUE:  
ANNE MATHURIN

ILLUSTRATIONS ET MISE EN PAGE:  
MAURINE SCHIFFLER

Réalisé avec  
le soutien de la



FÉDÉRATION  
WALLONIE-BRUXELLES

**urbAgora**  
des idées pour la ville

