

UNIVERSITE DE NEUCHÂTEL • INSTITUT DE GEOGRAPHIE
Espace Louis–Agassiz 1 • CH – 2001 Neuchâtel

Etude de terrain

**ETUDE SUR LES MOBILITES
ALTERNATIVES A LA VOITURE
A LIEGE**

AVRIL 2016

Corpus de textes

TABLE DES MATIERES

Introduction.....	5
<i>Jennifer Barella et Rosalie Muriset, assistantes</i>	
Marcher malgré tout.....	8
<i>Mario Alfieri, Samuel Notari, Joachim Schlub et Alberto Silva</i>	
Les pénibilités des transports publics pour les étudiants liégeois.....	23
<i>Nils Charles, Gaëtan Joray, Leonie Mugglin et Romain Roustant</i>	
Mobilité cycliste.....	46
<i>Valentin Comte, Nicole Jeandupeux, Camille Lepetit et Leandra Pulgarin</i>	
L'intermodalité à la gare de Liège-Guillemins.....	67
<i>Estelle Binggeli, Isabelle Horand et Rahel Placi</i>	

INTRODUCTION

Jennifer Barella et Rosalie Muriset, assistantes

Chaque année, l'Institut de géographie de l'Université de Neuchâtel organise un travail sur le terrain pour ses étudiants de maîtrise. Ainsi, durant cinq jours, les participants sont confrontés aux réalités et aux problèmes concrets que rencontre le chercheur. Le but premier de cet exercice est de compléter la formation théorique reçue durant l'apprentissage académique par une expérience de recherche autour d'une thématique spécifique à un contexte urbain. Lors du terrain 2016, les étudiants se sont intéressés aux mobilités alternatives à la voiture dans la ville de Liège.

Au cours de son histoire, la ville de Liège a adhéré à plusieurs courants urbanistiques qui ont dessiné ses formes et façonné son identité. Entre le XIX^{ème} siècle et la seconde moitié du XX^{ème} siècle, la ville de Liège a adhéré aux principes de l'urbanisme industriel et ensuite hygiéniste (ENSEIGNONS.BE 2008 : 14). Dans cette période elle a connu une très forte expansion industrielle et croissance économique, qui lui ont valu le titre de Capitale de la Wallonie. A partir des années '50-'60, l'urbanisme liégeois a pris un nouveau tournant, caractérisé par les ambitions fonctionnalistes de l'époque, dont les principes la régissent encore actuellement. L'accessibilité automobile au centre-ville est devenue prioritaire. Dès la fin des années 1970, la ville de Liège a été particulièrement touchée par la crise qu'ont traversée bon nombre de villes industrielles (ENSEIGNONS.BE 2008 ; HANIN et MALHERBE 2014 : 3). Conséquence de la crise économique de la ville et de la région, la « Cité ardente » a enregistré un déclin important de la population dans la commune-centre (Idem : 67). La périurbanisation est, une fois de plus, facilitée par l'automobile et par un engouement croissant pour l'habitat individuel. De plus, des problèmes financiers et politiques ont entraîné l'abandon de nombreux projets d'aménagement (HANIN et MALHERBE 2014 : 4). Les acteurs politiques et les aménagistes ont donc dû développer des stratégies visant à contrecarrer l'étalement urbain, le déclin démographique du centre-ville (ANCION 1995 : 69) et identifier les principaux leviers de redynamisation territoriale (HANIN et MALHERBE 2014).

À partir des années 2000, les autorités de la ville confirment progressivement la politique de requalification urbaine – initiée dans les années '80-'90 – pour repenser les dynamiques de développement urbain sous le prisme de la durabilité. La mobilité – et tout particulièrement les modes alternatifs à la voiture – a été identifiée comme étant un élément fédérateur des différents efforts urbanistiques à entreprendre pour donner une nouvelle cohésion territoriale, à la fois à la Ville et à l'agglomération, et pour améliorer la qualité de vie de ses habitants (Ville de Liège 2004 ; HANIN et MALHERBE 2014 : 3). Un des objectifs principaux est celui de réduire la dépendance à l'automobile qui continue à caractériser les déplacements quotidiens tant à Liège qu'en Belgique. Ces réflexions ont conduit à l'inauguration du *Projet de Ville*¹ (Ville de Liège s.d.b). C'est dans cet élan que, dans la première décennie des années

¹ Le projet de ville, qui en est aujourd'hui à sa troisième réactualisation, est un Plan Stratégique qui donne les lignes directrices du développement urbain de la ville mais également des bases de la nouvelle gestion de la gouvernance urbaine, axée sur les démarches participatives (Ville de Liège, s.d.c).

2000, le Plan Urbain de Mobilité (PUM) voit le jour, que le projet du tram est présenté (Ville de Liège 2004 ; LEBLANC 2014) et que l'étude de la *Transurbaine* devient l'un des documents les plus influents pour la mise en œuvre de stratégies de développement de mobilité et de reconversion urbaine (HANIN et MALHERBE 2014).

La démarche liégeoise confère à la ville un rôle de pionnière au sein de la Région wallonne, puisque ses décideurs promeuvent une nouvelle façon de penser et de vivre la ville, qui remet au centre des préoccupations l'espace de vie et l'expérience de la mobilité vécue par ses habitants. Liège apparaît alors comme un cas d'étude intéressant pour analyser les pratiques de mobilité des usagers et leurs rapports avec les politiques d'aménagement (HANIN et MALHERBE 2014 : 4-5). La question simple que nous nous sommes posée lors de ce terrain est : *qu'est-ce qu'être un usager des modes alternatifs à la voiture aujourd'hui à Liège ?* C'est à travers plusieurs thématiques que les étudiants ont pu apporter différents éléments de réponses à ce questionnement dans le cadre de ce « Terrain urbain 2016 ».

Un tel questionnement pose le problème des limites des méthodes souvent utilisées dans les recherches qualitatives en sciences sociales. En effet, l'entretien en particulier est peu adapté à rendre compte de ce en quoi consiste l'expérience de la mobilité, dans ce qu'elle recèle d'éphémère, de sensoriel, d'émotionnel et de kinesthésique (SPINNEY 2011 : 164). Les étudiants ont donc combiné des entretiens à d'autres méthodes en utilisant notamment la vidéo, l'auto-ethnographie, les parcours commentés etc. L'exercice de terrain s'est déroulé en trois phases distinctes :

- 1) Dans un premier temps, un séminaire d'étude a été organisé. Les étudiants ont pu commencer à « défricher » le sujet et à faire connaissance avec le terrain d'étude choisi. Par groupe de quatre, les étudiants ont choisi un sujet particulier lié à la thématique du terrain. Les sujets définis avaient pour but d'explorer différentes facettes des mobilités alternatives à la voiture à Liège. Le premier sujet questionnait la mobilité piétonne, le deuxième la mobilité en transports publics; le troisième portait sur la mobilité cycliste et le dernier sur les pratiques d'intermodalité dans la gare TGV Liège-Guillemins. Ensuite, lors d'une présentation orale devant les autres participants, chaque équipe a énoncé son projet, ses hypothèses ou objectifs de recherche et la méthodologie envisagée durant les cinq jours sur le terrain ;
- 2) Dans un second temps, du 10 au 15 avril 2016, les étudiants ont réalisé leur enquête sur le terrain, redéfinissant parfois leur problématique en fonction de leurs premières observations. Ils ont ensuite rédigé un rapport présentant leurs résultats. Ces textes constituent la matière de ce fascicule, reflétant lui-même la somme d'un travail commun ;
- 3) Dans un troisième temps, les étudiants ont présenté oralement une synthèse des résultats obtenus au cours de leur travail de terrain.

Les précédents terrains ont été réalisés à la Brévine, Saignelégier, Tavannes, Boncourt et Saint-Ursanne en Suisse ; en France, à Cluny, Arbois, Ornans, Abondance, Baume-les-Dames, Munster, Salins-les-Bains, Morez, Ronchamp, Poligny ou encore Crest. Dès 2008, le séminaire s'est redéployé sur l'étude de contextes urbains, en examinant une thématique spécifique pour chacune des villes sélectionnées. Ainsi, en 2008, il a porté sur la gentrification dans la Médina de Marrakech; en 2009, sur les projets urbains à Lyon ; en 2010, sur les dynamiques urbaines et universitaires à Grenoble ; en 2011, sur les espaces des institutions européennes et de leurs élites à Bruxelles ; en 2013 et 2014 sur les politiques culturelles mises en place par les villes de Toulouse et de Nantes. En 2015, le terrain a été consacré à l'appropriation et à l'ergonomie des modes de mobilité alternative à l'automobilité à Marseille.

Au nom de l'Institut de Géographie et de ses étudiants, nous voulons remercier chaleureusement : M. Jean-Marie Halleux, Professeur de géographie économique à l'Université de Liège, et M. Yves Hanin, Professeur en urbanisme et développement territorial et Directeur du CREAT (Centre de recherches et d'Etudes en Aménagement du Territoire) à l'Université Catholique de Louvain, qui ont pris le temps de partager leurs connaissances du terrain liégeois avec nous et nos étudiants. Nos remerciements vont également aux habitants et professionnels de la ville de Liège qui ont eu la gentillesse de consacrer du temps pour répondre aux nombreuses sollicitations des étudiants.

Nous - les Professeurs de l'Institut de Géographie de l'Université de Neuchâtel, les assistantes et les étudiants présents à Liège en avril 2016 - sommes particulièrement reconnaissants à toutes ces personnes d'avoir contribué à cette étude et d'avoir permis la réalisation de ce travail dans des conditions optimales.

Bibliographie

Ancion, W. 1995 : De l'aménagement urbain aux finances, des projets aux incitants. L'exemple de Liège aujourd'hui. In Mardaga, P. éditeur, *Les cahiers de l'urbanisme. Vers un nouvel urbanisme : pour le renouveau des villes et des villages*. Charleroi : Acte de Colloque, 67-70.

Enseignons.be. 2008 : Liège, hier et aujourd'hui [En ligne]. Daté de 2008. www.enseignons.be/upload/secondaire/sciences-humaines/04-10-08Lg_doc_2008.pdf (Consulté le 30 novembre 2015).

Hanin, Y. et **Malherbe, A.** 2014 : La Transurbaine : le TCSP comme levier de renouvellement urbain de constructions de dynamiques territoriales. *Transports urbains* 123, 3-11.

Leblanc, J.-F. 2014 : Le Plan Urbain de Mobilité (PUM) de Liège ou comment une étude technique devient la fondation d'une supracommunalité concertée. *Les Cahiers nouveaux* 88, 86-90.

Spinney, J. 2011 : A Chance to Catch a Breath: Using Mobile Video Ethnography in Cycling Research. *Mobilities* 6(2), 161-182.

Ville de Liège. 2004 : Plan Communal de Mobilité [En ligne]. Datée de 2004. www.liege.be/telechargements/pdf/mobilite-1/le-plan-communal-de-mobilite/pcm2004complet.pdf (Consulté le 30 novembre 2015).

Ville de Liège. s.d.b : Projet de Ville 2012-2022 : Participer à l'avenir de votre ville [En ligne]. www.liege.be/telechargements/pdf/actu/projet-de-ville-2012-2022.pdf (Consulté le 30 novembre 2015).

Ville de Liège. s.d.c : Liège, Ville pilote Wallonie Cyclable. Plan communal Cyclable 2012-2015 [En ligne]. www.liege.be/telechargements/pdf/mobilite-1/velo/pcc-synthese-presentation-site-internet.pdf. (Consulté le 30 novembre 2015).

MARCHER MALGRE TOUT : LE PIETON FACE AUX OBSTACLES A LA MARCHE URBAINE A LIEGE

Mario Alfieri, Samuel Notari, Joachim Schlub et Alberto Silva

1. INTRODUCTION

Liège est actuellement la quatrième ville de Belgique en termes de population et la troisième plus importante agglomération après Bruxelles et Anvers. Ancienne ville industrielle, elle devait son importance aux mines de charbon, à l'industrie sidérurgique et à son port fluvial. La fermeture des mines puis de nombreuses usines, à partir des années 1960, a entraîné Liège dans une crise tant économique que démographique (BREUER, HALLEUX & TELLER 2014). Cette crise, qui a mené la ville à la faillite en 1989, se prolonge actuellement freinant Liège dans l'élaboration de projets urbains d'envergure.

L'aménagement urbain de la ville a été fortement marqué par l'urbanisme moderniste. Dans les années 1960, sous l'impulsion du Groupe l'Equerre, la ville décide de suivre une politique d'accessibilité au centre-ville pour l'automobile et connecte le centre urbain au réseau autoroutier en aménageant des percées équipées de voies rapides (BREUER, HALLEUX & TELLER 2014). Des parkings à grande capacité sont bâtis au centre-ville, l'espace est pensé autour de l'utilisation de la voiture et des transports routiers.

Un virage a été pris en faveur des mobilités alternatives à l'automobile à la fin des années 1990. Cette nouvelle politique s'est manifestée par l'adoption du *Plan communal de mobilité* en 2004, qui souligne en préambule la nécessité de « *l'intégration de nouvelles facettes de la problématique (comportement de mobilité, sécurité routière, environnement...)* » et « *d'un développement et de l'analyse plus fouillée de certains modes de transport (deux-roues, cheminements piétons)* » (VILLE DE LIEGE 2004 A : 1). Ce plan de référence pour les investissements municipaux est inspiré dans sa partie sur la mobilité piétonne par le *Plan piéton* de la Ville de Liège, également élaboré en 2004. Le *Plan piéton* a comme but de proposer une stratégie globale pour la ville de Liège dans le domaine de la mobilité piétonne, à « *analyser la ville sous l'angle du piéton et à redonner à celui-ci ses lettres de noblesse* » (VILLE DE LIEGE 2004 B : 1). Cet instrument est également un outil sur lequel les autorités doivent s'appuyer dans l'élaboration de leurs politiques de mobilité.

Le plan piéton de 2004 a soulevé une série de questionnements quant à la place du piéton dans la ville de Liège. Des points forts, mais aussi une quantité non négligeable de faiblesses ont été répertoriées au niveau du réseau piétonnier. Plus récemment, des idées ont été lancées par des associations pour diminuer la place de la voiture dans le centre-ville, comme par exemple la proposition de l'interdiction du trafic de transit dans l'hyper-centre (URBAGORA 2015). C'est donc dans ce contexte de changement de paradigme sur la mobilité dans la ville de Liège que nous sommes amenés à réaliser notre travail de terrain. Nous nous concentrerons sur la marche urbaine comme pratique de mobilité alternative à la voiture, en travaillant sur les

obstacles pouvant gêner le cheminement fluide des piétons. Le but de la démarche est ainsi de décrire et analyser la marche à Liège dans un espace varié, représentatif, mais aussi ordinaire.

2. PROBLEMATIQUE ET CADRE THEORIQUE

Afin de choisir notre espace d'enquête, nous avons voulu nous baser sur des zones identifiées comme problématiques par des acteurs locaux. Ce qui entrave de façon générale la marche piétonne est, à notre avis et sur la base de la littérature (BALDI 2006 : 16), la présence d'obstacles. En découle ainsi notre question de recherche :

De quelle manière la présence d'obstacles a-t-elle une influence sur le piéton dans la zone, entre les ponts de Longdoz et d'Amercoeur, identifiée comme problématique ?

Notre question de recherche se focalise autour des obstacles à la marche piétonne. Ces derniers peuvent avoir une influence sur l'expérience du piéton, son vécu, son comportement et la façon dont il s'approprie l'espace. L'obstacle, selon le dictionnaire LAROUSSE¹, est défini comme « *ce qui empêche d'avancer, ce qui s'oppose à la marche* ». Il peut, selon BALDI (2006) et BASTIN (2014), être de différentes natures : matériel, immatériel, statique ou mobile. Dans la marche urbaine, de nombreux obstacles, en lien avec l'environnement construit, peuvent entraver sa bonne pratique, réduire l'autonomie du piéton et construire une ambiance désagréable. Toujours en se rattachant à notre question de recherche, émerge l'idée que l'espace environnant au piéton peut avoir une influence sur lui (et vice-versa) et n'est pas seulement constitué par l'espace physique pur. Il inclut également la dimension des flux, où peuvent se trouver des obstacles à la marche.

Selon BALDI (2006 : 16) « *les obstacles au mouvement paraissent chaque fois qu'une personne est confrontée aux inadaptations de l'espace physique qui réduisent son autonomie et l'empêchent d'accomplir les gestes simples de la vie quotidienne* ». Dans son travail de mémoire de licence en géographie, BALDI (2006) dresse une liste des principaux obstacles à la pratique de la marche urbaine. Nous avons croisé cette liste avec celle de BASTIN (2014), dont le mémoire en architecture s'intéresse à l'analyse de la marchabilité à Liège. Son travail nous permet d'avoir, avant de partir sur le terrain, une idée des difficultés rencontrées dans cette ville belge. Ainsi, nous avons produit la liste d'obstacles suivante, qui nous a servi comme grille de lecture sur le terrain :

- Les nuisances sonores
- La pollution atmosphérique
- La mauvaise accessibilité et l'étroitesse des espaces réservés aux piétons
- Le danger produit par le trafic motorisé
- Le manque d'entretien des équipements et des infrastructures
- Le stationnement illicite et l'encombrement des trottoirs
- La peur et l'insécurité
- L'esthétique et la réputation du lieu

Cependant, BALDI (2006 : 13) nous rend attentifs au fait que certains obstacles rencontrés ne sont pas nécessairement perçus de la même manière par tous les piétons : « *parmi les obstacles*

¹ Tiré de l'URL : <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/obstacle/55440>

les plus courants, dans le choix des méthodologies d'étude, figure la nature des données : certains aspects sont objectifs (les facteurs physiques par exemple), et donc facilement mesurables, tandis que d'autres relèvent du subjectif et de l'arbitraire (facteurs esthétiques et psychologiques) ». Ainsi, il nous est possible d'identifier deux grandes catégories d'obstacles : les obstacles matériels (présence de voitures, manque d'infrastructures, etc.) et les obstacles immatériels (perception du lieu, bruit, etc.). Nous nous rendons bien évidemment compte que l'aspect subjectif et arbitraire lié à la notion d'obstacle peut fausser notre recherche. En effet, comme nous le verrons dans la partie analytique du présent travail, la nuisance sonore, identifiée comme obstacle par certains piétons, ne représente pas nécessairement un obstacle à la marche pour d'autres personnes.

Sur la base de la méthode proposée par THIBAUD (2015) (marche à la 1^{ère}, 2^{ème} et 3^{ème} personne, voir chapitre méthodologie), nous émettons ici trois sous-questions à la question de recherche, chacune se référant à l'une de ces marches. Ces sous-questions, ayant un accent plus descriptif, ont entre autre la fonction d'aller plus dans le particulier et dans le concret, de nous lancer sur nos axes de recherche et de structurer la recherche :

Quelles sont les caractéristiques des obstacles identifiés, dans notre zone de recherche ?

Quelle est la perception du piéton de l'espace environnant, dans la zone identifiée ?

Quelles sont les réponses et réactions du piéton face à des potentiels obstacles, dans la zone identifiée ?

La première sous-question vise à mettre l'accent sur l'ensemble des éléments constituant et ayant une influence sur l'espace piéton. La deuxième donne la parole aux piétons et à sa vision de l'espace environnant. Enfin, la troisième se concentre sur les irrégularités par rapport à une marche piétonne fluide et régulière, due à la présence d'éventuels obstacles. Ceci étant dit, nous jugeons pertinent de lancer une hypothèse, en réponse à la question de recherche. L'hypothèse se veut heuristique, c'est-à-dire qu'elle cherche à orienter notre réflexion et notre analyse. Il ne s'agira donc pas d'impérativement confirmer ou rejeter l'hypothèse qui suit :

La présence d'obstacles favorise la transgression des aménagements et des règles prévues pour le piéton.

Cette hypothèse nous permet de faire le lien entre, d'un côté, les obstacles à la marche piétonne et, de l'autre côté, les comportements adoptés par les piétons face à ces obstacles. Un retour sur l'hypothèse sera fait de manière particulière dans la conclusion du travail. Dans le prochain chapitre, nous allons mobiliser la littérature scientifique pour renforcer notre problématique et pour créer des outils nous permettant d'analyser les données recueillies sur le terrain.

3. METHODOLOGIE

Dans ce chapitre dédié à la méthodologie, nous voulons résumer les étapes fondamentales qui nous ont permis d'élaborer et de mettre en œuvre notre travail de terrain. Dans les prochains paragraphes, nous souhaitons expliquer et justifier certains choix méthodologiques que nous avons faits en cours de route. Ces choix nous ont permis d'avancer le long de notre travail et ils nous ont aidés à trouver des compromis en tant que groupe.

3.1. Choix d'un espace de la ville identifié comme problématique

A partir de la liste d'obstacle définie dans le chapitre précédent, nous avons commencé à nous intéresser au contexte spécifique de Liège. Notre but était de trouver un espace (trajet ou lieu spécifique) caractérisé par un ou plusieurs éléments présents dans notre liste, afin d'identifier un espace comme étant problématique pour la marche des piétons. Un deuxième critère fondamental pour notre choix était une présence suffisante de piétons transitant quotidiennement dans l'espace à mettre sous enquête.

Pour déterminer un lieu problématique, nous nous sommes basés, au départ, sur le *Plan piéton* de la ville de Liège. Sa lecture nous a permis de comprendre que les zones défavorables aux piétons se trouvent, selon les concepteurs, surtout dans des régions périphériques au centre urbain. À ce propos, nous avons décidé de nous intéresser à des « *points de franchissement délicats* » (VILLE DE LIEGE 2004 B : 38-43) où la marche pouvait être entravée pour les piétons qui, depuis les quartiers péricentraux, souhaitent se rendre quotidiennement vers le centre-ville. Donc, nous avons contacté par e-mail M. Leblanc (principal concepteur du *Plan piéton*) et l'association *urbAgora*². Si M. Leblanc ne nous a jamais répondu, le coordinateur d'*urbAgora*, M. Schreuer, s'est montré ouvert au dialogue, mais ne nous a pas conseillé des points de franchissement délicats ou des chemins précis à enquêter. Pour cette raison, nous sommes arrivés à Liège avec quelques hypothèses d'espace à enquêter, mais avec beaucoup d'incertitude sur la légitimation et la validité de ces lieux aux fins de notre recherche.

L'entretien, que nous avons pu faire à Liège, avec le coordinateur d'*urbAgora*, nous a permis d'obtenir une vision critique d'un expert, par rapport au sujet de la marche à Liège. C'est grâce à cet entretien, que nous avons enfin trouvé un espace intéressant à enquêter :

« Pour le choix d'un lieu pour votre enquête, ce que je vous propose c'est ça (il nous montre le pont de Longdoz). C'est l'endroit que relie le quartier de Longdoz, qui est la possible extension du centre-ville avec Médiacité, à la ville. [...] Mais allez voir ici l'état du trottoir, entre les deux ponts-ci (le pont de Longdoz et le pont d'Amercoeur). Pour moi là vous avez un espace d'étude sur les enjeux de piétons absolument majeur. [...] Là on est au nœud entre plusieurs axes. Il y a vraiment beaucoup de piétons. Les gens n'ont pas d'autres choix. Il y a plein de gens qui doivent passer par là. Allez voir les passer une heure là-bas le matin à l'heure de pointe et vous verrez à quoi ça ressemble. Vous verrez les trottoirs font peut-être un mètre de largeur, un mètre cinquante de largeur, c'est vraiment très étroit. Mais c'est un état général de la voirie qui est désastreuse. Voilà une proposition. » (François Schreuer, coordinateur d'urbAgora).



Figure 1 : Espace choisi pour notre enquête³

² *UrbAgora* alimente le débat urbain à Liège, notamment sur des questions de mobilité (<http://urbagora.be/>).

³ Carte tirée de l'URL : <http://www.liege.be/mobilite/cartes-de-liege-2>

Nous avons choisi de situer ce travail dans cette zone de la ville, à cause de plusieurs éléments pertinents quant aux objectifs de cette recherche, lesquels nous avons remarqué pendant notre tout premier sondage du terrain : premièrement, cet espace répond positivement aux premier et deuxième critères expliqués plus en haut, c'est-à-dire la présence de plusieurs obstacles à la marche et un nombre suffisant de piétons transitant quotidiennement dans ce lieu ; deuxièmement, se trouve également une grande diversité d'aménagements urbains : des rues, des quais, des ponts, des arrêts de bus.

3.2. Choix des méthodes d'enquête de terrain

Pour ce qui concerne les techniques d'enquêtes du terrain, nous avons choisi de nous appuyer sur un dispositif méthodologique proposé par THIBAUD (2015). Nous avons choisi ce dispositif, afin de créer des outils de collecte des données. L'auteur illustre trois différentes techniques d'enquêter la marche en milieu urbain, qu'il appelle marche à la première personne, marche à la deuxième personne et marche à la troisième personne. L'auteur explique qu'à travers l'utilisation combinée de ces trois méthodes, il est possible de « *croiser les regards et diversifier les données, afin de décrire une marche en toute sa multiplicité [...] selon une triple perspective : Je – Tu – Il* » (THIBAUD 2015 : 155-156). Chaque technique d'enquête montre ainsi des caractéristiques spécifiques :

1. *Marche à la première personne* : le but de cette technique d'enquête est d' « *explorer le terrain d'étude en en faisant une description* » (THIBAUD 2015 : 157). Le chercheur doit décrire de manière minutieuse, non seulement les éléments physiques qu'il trouve sur son chemin, mais aussi son expérience corporelle et sensorielle. Pour ce faire, il doit enregistrer ses sensations et impressions. Dans notre cas, nous avons pris des notes à la main et avec l'enregistreur pendant que nous parcourions le chemin mis sous enquête. Durant le parcours, nous avons aussi pris des photos.
2. *Marche à la deuxième personne* : le but ici est de dégager et spécifier les raisons invoquées par les piétons, pour marcher le long d'un chemin précis. Cette technique permet, en outre, d' « *accéder aux représentations sociales et à l'imaginaire collectif du territoire étudié* » (THIBAUD 2015 : 163). Le chercheur doit accompagner des passants dans leur chemin, tout en réalisant un entretien avec eux. Pour ce faire, il doit aborder les personnes en demandant leur disponibilité pour répondre à ses questions. Il peut utiliser un enregistreur ou une grille d'entretien sur laquelle noter les réponses des passants, ainsi que d'autres données intéressantes. Dans notre cas, nous avons utilisé les deux types d'outils (grille d'entretien et enregistreur).

Dans le cadre de notre étude, nous avons choisi d'interviewer des personnes marchant dans l'espace mis sous enquête. Ces personnes étaient principalement des habitants des quartiers péricentraux de Longdoz ou d'Amorceur souhaitant se diriger vers le centre-ville, pour plusieurs raisons. Ainsi, nous avons réalisé une vingtaine d'entretiens avec un échantillon très varié de personnes, allant de la fille de 16 ans au vieux monsieur de 74 ans.

3. *Marche à la troisième personne* : le but de cette technique est de « *réciter les manières de bouger et de déambuler des personnes [...] en fonction des lieux et des éléments [obstacles] présents* » (THIBAUD 2015 : 169). Le chercheur doit suivre les passants à distance raisonnable, tout en faisant un récit de leur parcours. Ainsi, il doit « *créer un protocole qui consistera en un texte synthétique, linéaire et continu, restituant par l'écriture le parcours du passant et en respectant sa chronologie* » (THIBAUD 2015 : 170). Dans notre cas, nous avons filmé des séquences à différents moments de la journée et dans différents lieux de l'espace choisi pour notre enquête. Seulement après avoir revu les vidéos, nous avons écrit des protocoles utiles pour notre analyse.

Tout au long de la démarche méthodologique, nous avons gardé à l'esprit la liste d'obstacle établit grâce à BALDI (2006) et BASTIN (2014) afin d'orienter notre regard sur les éléments à analyser.

4. ANALYSES DES DONNÉES

4.1. Marche à la première personne

Dans ce premier chapitre d'analyse, nous souhaitons décrire l'espace que nous avons choisi pour notre enquête. Pour cette analyse, nous avons choisi de décrire quatre tronçons, dans lesquels nous nous sommes intéressés à des potentiels obstacles à la marche. Ces lieux représentent quatre situations différentes qui selon nous sont représentatives de l'espace étudié. Il s'agit d'un secteur d'une rue, d'un carrefour, d'une partie d'un quai et d'une place caractérisée par un aménagement problématique. Pour chaque lieu, nous avons d'abord rédigé une description physique de l'espace et ensuite, nous avons décrit notre ressenti, comme l'explique THIBAUD (2015) dans sa méthode d'enquête.

4.1.1. La rue Grétry entre le pont Kennedy et le pont de Longdoz⁴

La longueur du tronçon choisi est d'environ 90 mètres. Aux côtés de la route, il y a deux trottoirs, situés respectivement au nord-est et au sud-ouest de celle-ci. Le sol des deux trottoirs est en planelles, plutôt lisse et propre. Ces trottoirs ont une largeur d'environ 1,5 mètre. Le trottoir au nord-est penche légèrement vers la route, tandis que celui au sud-ouest présente un arrêt de bus diminuant la largeur du trottoir au passage des piétons. Les immeubles comportent des entrées d'habitations et des échoppes au rez-de-chaussée. La seule végétation présente dans ce tronçon est offerte par un restaurant qui a mis des petites plantes dehors devant son local. La fréquentation des piétons en ce tronçon est de moyen à forte, par vague.



Figure 2 : personnes occupant tout l'espace du trottoir

L'espace est restreint pour le piéton parce que le trottoir est étroit par rapport à la quantité de personnes qui y transitent. La marche nous demande une attention particulière, lorsqu'il faut croiser des gens et quand nous nous trouvons proches de la route. Les voitures roulent près du trottoir, des fois rapidement, en provoquant chez nous une vigilance attentive. Pour cette raison et parce que le trottoir penche vers la route, nous avons une tendance à marcher proche des immeubles. Nous marchons vite en essayant de sortir de cette rue caractérisée par l'omniprésence de la voiture, avec ses bruits et ses gaz dérangeants.

4.1.2. Le carrefour à l'intersection entre la rue Grétry et le quai de Longdoz⁵

Le sol est en planelles, gris et assez lisse. Les trottoirs situés vers le côté sud du carrefour sont d'une largeur de 1 à 1,5 mètre. Des poteaux signalétiques sont disposés sur le trottoir et le rendent plus étroit. La bordure du



Figure 3 : poteau au milieu du trottoir

⁴ Ce tronçon est identifié en rouge sur la figure 1.

⁵ Ce tronçon est identifié en bleu sur la figure 1.

trottoir en certains points est presque inexistante. Certains poteaux se trouvent presque au milieu du trottoir. Il y a des feux de signalisation placés sur le trottoir près des passages piétons. Par terre, il y a des signalisations pour malvoyants. Nous trouvons un parcomètre et des poubelles. Des panneaux publicitaires prennent aussi de l'espace sur les trottoirs du carrefour. Il y a une forte présence de piétons qui passent par ce carrefour par toutes les directions.

La présence de plusieurs poteaux de différents sortes (feu rouge, parcomètre, poubelle, affiche publicitaire) très proches entre eux diminue fortement l'accessibilité des piétons, notamment lorsqu'il y a un croisement entre eux. Nous avons remarqué que l'espace est donc restreint pour le piéton. A nouveau, nous devons faire preuve d'une attention particulière. La régulation du trafic à travers le feu rouge nous permet de nous sentir sûrs lorsque nous devons traverser les routes du carrefour, toutefois ces mêmes poteaux nous obligent à les esquiver sur les côtés.

4.1.3. *Le quai de Longdoz*⁶

Le quai a une longueur d'environ 550 mètres. La rue du quai se croise avec six rues provenant du quartier de Longdoz, au sud. Aux côtés de la route, il y a deux trottoirs, situés respectivement au nord et au sud de celle-ci. Tout au long du trajet, il n'y a aucun passage piéton traversant le quai et liant les deux trottoirs. Le trottoir sur le côté nord de la route se trouve entre la route et le bord de la rivière. Il a une largeur d'environ 1 mètre. Son bord est haut environ 1 dm. Ce trottoir garde la même forme et la même largeur tout au long du trajet entre le pont de Longdoz et le pont d'Amercoeur. De plus, depuis ce pont jusqu'au quai de Longdoz, un troisième trottoir commence sur quelques mètres, se rétrécit pour s'arrêter de façon soudaine. Le sol est en catelles lisses et en forme de carré, de la même couleur grise que la route. Le trottoir est très rarement utilisé par les piétons. Aucune voiture n'est stationnée sur ce trottoir et aucune végétation n'est présente.

Le sol du trottoir au sud de la route est en catelles de béton, plutôt lisses, d'une couleur un peu plus claire que la route. Il est plutôt sale à cause de la présence d'excréments ou de déchets. La largeur de ce trottoir est plus ou moins la même tout au long du parcours, environ entre 1,5 et 2,5 mètres. Plusieurs voitures stationnent sur le trottoir, où les places de parc sont inexistantes, même si elles prennent une grande partie de l'espace



Figure 4 : exemple de stationnement illicite

à disposition des piétons et malgré la présence de poteaux qui indiquent l'interdiction de parcourir sur le quai. Au long du quai, il y a un échafaudage contre un immeuble et un chantier pour la réfection du trottoir. Sur ces chantiers, des personnes travaillent constamment pendant la journée. Le mobilier urbain est caractérisé par des panneaux et poteaux mobiles rouges et blancs, occupant tout le trottoir, et, de plus, il y a une machine de chantier sur la route à côté du chantier. Des garages donnent directement sur le trottoir. Un caddy pour faire les courses a été laissé sur le trottoir. La présence de piétons est faible pendant la journée. Elle devient plus intense le soir à partir de 17h. Des personnes sont assises, pendant la journée, sur les marches des immeubles. Il y a la possibilité de

même si elles prennent une grande partie de l'espace à disposition des piétons et malgré la présence de poteaux qui indiquent l'interdiction de parcourir sur le quai. Au long du quai, il y a un échafaudage contre un immeuble et un chantier pour la réfection du trottoir. Sur ces chantiers, des personnes travaillent constamment pendant la journée. Le mobilier urbain est caractérisé par des panneaux et poteaux mobiles rouges et blancs, occupant tout le trottoir, et, de plus,

il y a une machine de



Figure 5 : voiture empêchant la visibilité

⁶ Ce tronçon est identifié en fuchsia sur la figure 1.

trouver des cyclistes qui roulent sur le trottoir. Lorsque le quai se croise avec une de ces six rues, provenant du quartier de Longdoz, aucun passage piéton est conçu pour traverser ces dernières et rejoindre l'autre côté du trottoir. Ces rues de quartier sont bordées entièrement de places de parc à leurs côtés et des voitures sont garées jusqu'au croisement avec le quai. A l'un de ces six croisements, une place a été faite avec des poteaux aménagés sur la limite de la rue.



Figure 6 : échafaudage sur le trottoir

Sur tout le quai, des voitures sont stationnées diminuant la largeur du trottoir, dans certains cas au point d'être obligés de marcher sur la route pour dépasser la voiture. Evidemment, cela nous demande un état de vigilance plus intense. La marche nous demande une attention particulière lorsque nous nous trouvons proches des croisements entre le quai et les six rues du quartier ou lorsque nous devons passer d'un trottoir à l'autre. En fait, les colonnes de voitures parquées sur les ruelles et à la limite des croisements nous empêchent de voir l'arrivée des voitures se dirigeant vers le quai. Des chantiers et de travaux de rétablissement des trottoirs ou des immeubles font qu'il y a des aménagements : échafaudages, panneaux et poteaux. Ces deux derniers ont l'air d'avoir été placés pour protéger le piéton des chantiers, même s'ils nous donnent l'impression d'empêcher encore plus notre marche régulière. Il nous arrive, par ailleurs, de devoir choisir entre passer sur la route ou attendre notre tour lors d'un croisement avec d'autres piétons. La présence de la machine de chantier nous oblige à passer à son côté, en marchant directement sur la route. Cela nous contraint à être extrêmement attentif. La voiture est très présente dans le paysage et le bruit du trafic est continu et fort. Nous nous sentons dérangés par le bruit des voitures et par l'odeur désagréable des gaz d'échappement. Les voitures roulent très vite, même sur un petit secteur du quai, où il y a un signal qui indique la vitesse limitée à 30km/h. Nous aimerons traverser la rue quelque fois, pour rejoindre l'autre trottoir du quai (celui au nord) et nous approcher de la rivière, mais cela nous paraît trop dangereux, à cause de l'absence de passages piétons sur tout le quai. Des fois, nous devons regarder par terre pour éviter de marcher sur des excréments.

4.1.4. La place Sylvain Dupuis⁷



Figure 7 : voitures stationnées sous l'immeuble

Ce lieu se trouve entre le quai de la Boverie et la rue Grétry. Le cœur de cette place se trouve sous un immeuble. Pour cette raison, la luminosité est légèrement réduite par rapport aux trottoirs qui l'entourent. Le trottoir est discontinu, d'une largeur de 1.5 à 2 mètres. Son bord n'a pas d'épaisseur. Il y a la présence d'un passage piéton. La fréquentation des piétons, arrivant sur la rue Grétry, est moyenne. Il y a également du stationnement dans la place.

Pour passer d'une partie à l'autre de la place, nous essayons de prendre des raccourcis (sous l'immeuble par exemple), car l'aménagement du trottoir n'est pas clair. Nous observons qu'il y a souvent des voitures qui passent sur les rues entourant cette place. Nous remarquons également que les voitures ne nous laissent pas toujours la priorité, lorsque nous choisissons de traverser.

⁷ Ce tronçon est identifié en noir sur la figure 1.

4.2. Marche à la deuxième personne

Il s'agit maintenant de faire l'analyse de nos données de la marche à la deuxième personne, dont le but est de donner la parole aux piétons rencontrés dans notre zone d'étude. En accompagnant ces derniers pendant leur marche, nous avons pu réaliser différents entretiens avec eux, afin qu'ils nous fassent part de leur expérience de la marche en train de se faire. Grâce à ces témoignages, le but est de voir l'intentionnalité du marcheur, son identification des obstacles et des problèmes liés à sa marche, ainsi que la perception qu'il se fait de l'espace environnant dans une zone identifiée comme problématique. De cette façon, nous ferons ressortir de ces entretiens les sentiments ressentis induits par la présence d'obstacles.

Au final, nous avons pu réaliser une vingtaine d'entretiens avec un échantillon très varié de personnes, allant de la fille de 16 ans au vieux monsieur de 74 ans. Nous n'avons pas estimé utile d'en réaliser plus, car les différents problèmes et obstacles identifiés semblaient se répéter dans la parole des acteurs présents dans cette zone. Toutes ces personnes avaient leur raison et leur intentionnalité propres quant à leur marche à pied en train de se faire. Ainsi, nous avons pu diviser notre échantillonnage en deux catégories de piétons : d'une part, le marcheur occasionnel, habitué à prendre le bus plutôt qu'à marcher, ne connaissant pas très bien le coin et, d'autre part, la personne habituée à marcher car habitant le quartier où nous nous trouvions pour la récolte de données. Ces deux catégories de piétons ne voyaient pas la marche à pied dans la ville de Liège de la même manière. En effet, les personnes n'ayant pas l'habitude de marcher n'identifiaient pas spécialement de problèmes spécifiques à cette zone, tandis que les habitants du quartier, habitués à déambuler à pied dans cet espace, avaient une idée bien précise des différents problèmes, ainsi que des possibles solutions et changements à apporter. Ainsi, voulant nous concentrer sur ce qui ne fonctionne pas dans la marche urbaine, nous avons décidé d'accorder plus d'importance aux piétons ayant discerné les différents obstacles présents dans notre zone d'étude. De manière générale, les piétons ont identifié différents problèmes, que nous avons divisé en deux grandes catégories : tout d'abord, les voitures (leur nombre, leur vitesse, le stationnement illicite, le bruit et l'insécurité produite par leur présence), et enfin, la pollution (présence de déchets, saleté, absence de verdure dans ce paysage gris).

4.2.1. Les voitures

Comme nous avons déjà pu le remarquer lors de l'exercice de la marche à la première personne, le principal problème de notre zone d'étude est la présence abondante de voitures. Il y a, en effet, une circulation constante le long des quais (de Longdoz et de l'Ourthe) :

« *Il y a tellement de circulation que c'est l'enfer* » (Marie⁸, 35 ans, piétonne)

Non seulement le nombre d'automobiles est problématique, mais également leur vitesse, car elles roulent trop vite. Leur nombre et leur vitesse va générer des problèmes de bruit, ce qui cause également un environnement stressant. Cependant, le bruit peut être perçu de manière très subjective, du fait que certains piétons s'en sentent agressés et que d'autres ne le remarquent même plus tant ils sont habitués à cela. Ceci étant dit, un passant est convaincu que cette habitude est en elle-même problématique, car

« *Les gens ne se rendent pas compte du bruit que ça fait* » (Jean-Bernard, 45 ans, piéton)

Les problèmes identifiés aux voitures vont induire des difficultés en termes de danger et créer un sentiment d'insécurité chez les piétons. Souvent, les passants nous ont informés de leur inquiétude par rapport à cela, car elles ont peur de marcher dans cette zone. De plus, un autre

⁸ Tous les prénoms des piétons utilisés dans le présent travail sont d'emprunt.

problème identifié est le stationnement illicite. En effet, nous avons pu remarquer la présence abusive de voitures sur le trottoir et cela nous a été confirmé :

« Je ne trouve pas ça normal, les gens qui se garent là [sur le trottoir] et c'est la place des piétons, alors que nous on doit aller sur la route ». (Marie, 35 ans, piétonne)

Même aux endroits réservés uniquement aux piétons, des voitures semblent reprendre leur place dominante, reléguant le piéton à la dernière échelle de la hiérarchie des moyens de locomotion. Ceci va, à nouveau, créer des sentiments d'insécurité, quand le piéton doit aller sur la route, endroit réservé aux voitures et dangereux pour le marcheur, surtout lorsqu'il s'agit d'enfants, de personnes âgées ou de parents avec une poussette. Le stationnement illicite sur les trottoirs pousse donc les piétons à enfreindre les règles implicites de la hiérarchie, quand ils doivent emprunter des espaces ne leur étant pas réservés.

Les passants qui ont identifié ces problèmes nous ont également proposé des solutions et des changements possibles, en vue d'améliorer la marche piétonne dans la zone. En effet, afin de limiter le nombre de voitures, un piéton a imaginé la mise en place d'ilots et de radars, afin de contrôler le nombre et la vitesse des voitures. Une autre piétonne a évoqué l'idée de mettre des bordures plus hautes ou l'imposition d'amendes pour empêcher le stationnement illicite sur l'espace réservé à la marche urbaine, à savoir le trottoir. Il est intéressant de noter que quand la personne est habituée à marcher dans une zone, elle sera plus à même d'identifier les problèmes s'y référant et, par extension, les solutions – réalisables ou non – pour éradiquer ces difficultés et rendre la marche plus agréable et moins dangereuse.

4.2.2. *La pollution*

Dans notre zone d'étude, la pollution est évidemment liée à la présence de voitures sur les routes : pollution atmosphérique due aux gaz d'échappement et pollution sonore et auditive créée par le bruit des automobiles. Mais une autre forme de pollution apparaît dans le discours des piétons interrogés, celle liée à la saleté. En effet, beaucoup de déchets, de mégots, parfois même d'excréments d'animaux jonchent les trottoirs, les rendant sales et pas agréables à emprunter. Ceci participe à la construction d'une mauvaise expérience de marche urbaine. Pour régler ce problème, les passants proposent d'installer plus de poubelles et de cendriers. La présence de poubelles suffit-elle cependant à faire en sorte que les déchets ne se retrouvent pas par terre et que les trottoirs soient plus propres ? Une autre solution proposée pour rendre la ville plus belle est de mettre plus de végétation. Des personnes interrogées ont regretté le manque de verdure dans le quartier :

« C'est gris, ce n'est pas coloré, on ne voit pas la vie... voilà c'est Liège quoi ». (Jean-Pierre, 20 ans, piéton)

Rendre la zone plus verte pourrait sans doute produire une expérience de marche urbaine plus agréable.

4.3. **Marche à la troisième personne**

Le but de cette partie de l'analyse est de répondre à la troisième question de recherche que nous avons posée en début de travail. Il s'agit donc d'observer les agissements des piétons dans des situations pouvant leur poser des problèmes de cheminement, à l'aide de la méthode de l'observation à la troisième personne. En plus de permettre une description des pratiques des piétons dans notre zone d'étude, cette approche est complémentaire avec les chapitres précédents. Elle va nous permettre de comparer les résultats de la marche à la deuxième personne, c'est-à-dire la description du ressenti des piétons, avec leur comportement de marcheur faisant face à diverses difficultés de parcours. Elle nous permettra également de voir

dans quelle mesure les obstacles et aménagements problématiques identifiés avec la marche à la première personne sont gênants pour le piéton et dans quelle mesure ils influent sur leur cheminement. Dans ce chapitre nous analyserons ces comportements selon trois points de vue. Le premier traitera de la réaction des piétons face à des situations d'insécurité dues au trafic routier, c'est-à-dire soit des situations dangereuses subies (mauvaise visibilité en raison de voitures mal parkées sur un carrefour par exemple), soit des situations périlleuses dans lesquelles les piétons se mettent volontairement (en évitant des obstacles, par exemple). Le deuxième point traitera des comportements consécutifs à la rencontre d'un obstacle physique, dont la liste a été mentionnée au chapitre méthodologie. La troisième partie de ce chapitre sera consacrée à la réponse que donnent les piétons aux aménagements manquant de transparence. Nous discuterons enfin brièvement des résultats obtenus dans cette marche à la troisième personne.

4.3.1. Les réponses au danger produit par le trafic motorisé

Les lieux que nous avons analysés pour cette partie du travail sont en grande partie caractérisés par la nécessité de traverser une route, le plus souvent sans signalisation pour piétons. L'analyse du matériel audiovisuel que nous avons collecté montre que la plupart des piétons, dans cette situation, donnent une impression de détachement vis-à-vis de l'insécurité induite par le trafic routier sur leur parcours. La majorité des passants, quel que soit leur âge, ne donnent pas l'impression de faire particulièrement attention aux dangers lorsqu'ils traversent une route, que celle-ci soit sécurisée par un passage piéton ou non, que la visibilité soit bonne ou pas. Dans ces situations, les piétons observés jettent en général un bref regard à gauche et à droite, et, sans montrer d'hésitation, traversent la route sans modifier le rythme de leur marche.

Dans le cas où les piétons se mettent de manière volontaire en danger, il s'agit dans la plupart des cas pour éviter un obstacle, parfois pour entrer dans une voiture. Les piétons sont alors plus vigilants. Ils avancent avec prudence, en regardant fréquemment si des véhicules arrivent dans leur direction. Par exemple sur le quai de Longdoz, à la hauteur du pont de Longdoz, trottoir intermédiaire, un homme, après avoir jeté un coup d'œil en direction des voitures, traverse la route en courant. Un passage piéton n'est pas présent et les voitures roulent vite. Une fois arrivé sur l'autre trottoir il regarde en arrière à plusieurs reprises⁹.

Une minorité de piétons paraissent plus méfiants envers les dangers du trafic routier. Une grande partie de cette catégorie de passants se déplace en groupe. Il s'agit dans ce cas de plusieurs adultes, d'enfants accompagnés par un adulte, mais aussi de parents avec une poussette. Ces personnes regardent le trafic plus tôt que les autres piétons, s'arrêtent la plupart du temps au bord de la route, regardent ensuite attentivement à gauche comme à droite avant de traverser. Ce type de piéton laisse volontiers la priorité aux automobiles, même dans des situations peu dangereuses et sur des passages piétons.

4.3.2. Les réponses aux obstacles liés au stationnement illicite et à l'encombrement des trottoirs

Nous remarquons deux types de réponses des piétons aux obstacles rencontrés sur leurs cheminements : l'obstacle est évité en restant sur le trottoir ; l'obstacle est évité en allant sur la route. Dans les deux cas, la place est souvent suffisante pour qu'un piéton passe en restant sur le trottoir malgré l'obstacle.

⁹ https://www.youtube.com/watch?v=5fs5TN_ziAY

Dans le premier cas, où les piétons restaient sur le trottoir, ils ne montraient pas d'hésitation et passaient l'obstacle comme si de rien n'était. Ils étaient la plupart du temps seuls, ne transportaient rien d'encombrant et avaient assez de place pour éviter l'obstacle sans effort.

Dans le deuxième cas, le piéton choisissait souvent de ne pas interrompre son chemin et passait par la route, malgré les risques encourus. On peut prendre l'exemple d'un échafaudage installé au Quai de Longdoz ne laissant juste assez de place pour une personne. Certains piétons choisissaient de marcher sur une route très fréquentée pour éviter de passer sous l'échafaudage¹⁰. C'est le cas également le long du Quai de Longdoz à cause du stationnement abusif des voitures sur l'espace piéton¹¹. Ces piétons étaient la plupart du temps méfiants et regardaient attentivement le trafic, sans pour autant ralentir le pas.

4.3.3. Les réponses aux problèmes liés à une mauvaise accessibilité

Nous avons déjà constaté plusieurs zones aménagées de façon peu claires pour le piéton dans la marche à la première personne. La principale difficulté pour les piétons se situe à la place Sylvain Dupuis. Ici, nous avons constaté que de nombreux piétons traversaient depuis le trottoir nord du Quai de l'Ourthe sur la piste cyclable longeant la Dérivation, pour se rendre sur le Pont de Longdoz et inversement¹². Ces passants transgressent volontairement les règles de circulation routière. Dans cette situation, les piétons traversent la rue en se faufilant entre les voitures, avec plus de facilité lorsque le trafic est arrêté en raison d'embouteillages. Leur attitude est méfiante, ils sont attentifs à la circulation, regardent fréquemment à gauche et à droite. Si le danger n'est pas imminent, ils ne se pressent pas, mais ils commencent à courir si une voiture arrive.

A la jonction entre le Pont et la Rue d'Amercoeur, sur le trottoir sud, le piéton voulant se diriger vers la Rue d'Amercoeur doit faire un léger détour. Ici, les passants ont tendance à vouloir prendre un chemin plus court que le passage piéton. Certains sont impatientes, essaient de passer quand le trafic est plus faible, tandis que d'autres ne traversent pas sur le passage piéton.

5. CONCLUSION

Les éléments sortis dans le chapitre analytique en répondant aux trois sous-questions, nous permettent enfin de donner une réponse à notre question de départ, c'est-à-dire : *de quelle manière la présence d'obstacles a-t-elle une influence sur le piéton dans notre zone de recherche ?*

Dans le sous-chapitre sur la marche à la première personne, nous avons essayé de répondre à la sous-question : *quelles sont les caractéristiques des obstacles identifiés dans notre zone de recherche ?* En suivant la méthode de THIBAUD (2015) et en mettant l'accent sur le mobilier urbain, sur les caractéristiques matérielles de l'espace piéton et sur ses objets, nous avons identifié des régularités que nous avons regroupées dans des domaines thématiques. En matière d'espaces destinés pour les piétons, nous avons constaté des cas de trottoirs que nous pouvons définir comme irrationnels, notamment des trottoirs qui se rétrécissent jusqu'à s'arrêter brusquement. Il y a un décalage entre cette situation et ce qui est affirmé par la ville de Liège dans le *Plan piéton*, c'est-à-dire : « une largeur suffisante de trottoirs doit être un

¹⁰ https://www.youtube.com/watch?v=fyb4m_qqsL0&feature=youtu.be

¹¹ <https://www.youtube.com/watch?v=3qTDn4hGBDQ>

¹² <https://www.youtube.com/watch?v=LWRFV3eixyg>

standard minimum incontournable à assurer » (2004 : 24). Irrationnels, car ils ne sont pas du tout utilisés par les piétons et sont peu attractifs à cause de la présence de panneaux placés au milieu, à cause du manque d'entretien ou à cause de l'absence de passages piétons les liant aux trottoirs de l'autre côté, sur tout la longueur du quai (trottoir au nord). En ce qui concerne l'occupation de l'espace piéton par la présence d'objets dépassant le conçu et le prévu, nous avons constaté l'importance du stationnement abusif et illicite des voitures. L'espace piéton se voit donc souvent réduit. Une lacune émerge également au niveau de l'entretien des trottoirs. De plus, le manque de poubelles pourrait expliquer la présence d'excréments et autres déchets.

Le sous-chapitre sur la marche à la deuxième personne tourne autour de la sous-question : *quelle est la perception du piéton de l'espace environnant, dans la zone identifiée ?* Ici, en nous basant sur des témoignages, nous avons cherché à mieux comprendre la vision et la perception des piétons de la zone en question. Depuis notre analyse ont émergé des éléments que nous avons rassemblés sous deux grands domaines thématiques : la voiture (et les problèmes s'y référant), ainsi que la pollution. Un sentiment d'insécurité semble se construire et rendant ainsi le milieu désagréable à la marche. Le trafic et l'absence de verdure contribuent à la création d'un paysage gris. La prédominance et l'envahissement de la voiture semblent confiner le piéton à la base de la hiérarchie des modes de déplacement. Comment le disent LAVADINHO et WINKIN « *dans la vie urbaine ordinaire, les utilisateurs de l'espace public sont considérés à partir de leur force, de leur poids, de leur nombre et de l'espace qu'ils consomment. La hiérarchie est d'habitude la suivante : chemin de fer, tram, poids-lourd, bus, voiture, vélo, piéton* » (2005 : 3). La constatation du manque d'entretien et d'interventions en faveur du piéton, semblent également susciter, auprès des interviewés, un sentiment d'abandon de la part des autorités la ville.

Enfin, dans le sous-chapitre sur la marche à la troisième personne nous avons cherché à répondre à la sous-question : *quelles sont les réponses et réactions du piéton face à des potentiels obstacles, dans la zone identifiée ?* Dans cette partie de l'analyse, nous avons synthétisé les observations des réactions des piétons face à des potentiels obstacles. De manière générale, les piétons ne semblent pas en difficulté et ne prêtent pas une attention particulière face à des potentiels obstacles, peut-être par habitude. Cependant, des cas d'interruption brusque de la marche ont émergé à cause du chevauchement des usages de l'espace piéton, notamment par la présence illicite de voitures sur les trottoirs, espace normalement réservé aux piétons. L'absence de passages piétons pousse le piéton à traverser la route n'importe où et cela nécessite un comportement plus vigilant et une augmentation de la vitesse de la marche piétonne. Aussi la présence d'objets pas prévus, tels qu'un échafaudage ou une voiture stationnée qui enlèvent de l'espace, interrompent la marche et dévient le piéton sur les cotés en le poussant dans l'espace routier.

Finalement, la présence de ce que nous avons identifié comme obstacles, en fonction de la littérature, des observations et des témoignages, a une influence sur les piétons. Il semblerait que l'obstacle n'empêche pas nécessairement la marche, mais la rend moins fluide, contraint les piétons à plus de vigilance et d'attention, et dévie ces derniers sur des espaces prévus pour d'autres usages (comme la route, par exemple). En effet, même si « *les conditions sont rarement optimales pour marcher* » (THIBAUD 2015 : 168), ils marchent « *malgré tout* ». Notre hypothèse de fond – *la présence d'obstacles favorise la transgression des aménagements et des règles prévues pour le piéton* – rentre donc dans notre réponse à la question de recherche et touche de manière particulière la déviation des flux piétons.

En cherchant à adopter enfin une vue d'ensemble et un regard plus macro, nous voyons notre zone étudiée comme le côté délaissé, en termes d'infrastructures en faveur du piéton, le long de la Dérivation. En effet, la présence de verdure et d'espace plus larges, soit le long de la Dérivation mais plus au nord (quai Bonaparte et quai de la Dérivation) ou soit plus au sud (parc de la Boverie) sont témoins d'une majeure attention envers le piéton. Nous constatons

donc une non-continuité d'interventions et requalifications urbaines en faveur du piéton. Autrement dit, nous pouvons parler d'îlots piétons dans la ville, c'est-à-dire des zones où la dimension piétonne a été prise en considération, comme par exemple dans le centre historique ou devant la gare Liège-Guillemins : un urbanisme en « *mode mineur* » (SÖDERSTRÖM 2016) fait par la ville. Mme Schmitz, conseillère en mobilité pour la ville de Liège affirme que :

« *Ces aménagements se font en fonction des projets et des départements qui gèrent ces projets là, mais il n'y a pas, comme il y a eu pour Wallonie cyclable, un budget spécifique pour la réalisation de cheminements piétons. C'est plutôt quelque chose qui est intégré de façon systématique dans les différents projets de réaménagement* ». (Marie-Claire Schmitz, conseillère en mobilité de la Ville de Liège)

En prenant les distances par rapport à notre recherche, nos limites consistent dans la récolte de données et dans la faible connaissance du reste de la ville. En effet, notre recherche ne rend bien évidemment pas compte de l'hétérogénéité des pratiques piétonnières dans notre zone d'étude. De plus, le présent travail ne prétend pas à l'exhaustivité d'une analyse de la pratique de la marche urbaine dans toute la ville de Liège, car les lieux où marcher ne sont pas équivalents entre eux. Nous sommes de l'avis que la recherche pourrait poursuivre, en incluant un rayon plus grand et en enrichissant et diversifiant le bagage de témoignages, aussi d'experts. Une recherche plus approfondie pourrait comparer cette zone à d'autres lieux, en mettant en avant la diversité d'obstacles, les réactions des piétons et les différentes interventions de la ville.

6. BIBLIOGRAPHIE

Baldi, G. 2006 : *Pedestrian Level of Service : Un modèle d'évaluation pour l'espace piéton, un outil de planification pour l'aménagement urbain*. Mémoire de licence. Lausanne : Université de Lausanne, Institut de Géographie

Bastin, F. 2014 : *Marcher en ville, percevoir et évaluer les ambiances : Etude de la "marchabilité" à Liège à travers deux cheminements*. Travail de mémoire. Liège : Université de Liège, Faculté d'Architecture

Breuer, C., Halleux, J.-M. & Teller, J. 2014 : Urban governance adaptation in an old industrial city : Liège (Belgium). In, A. Lucarelli & D. Francese (Eds.), *Napoli citta metropolitana*. Naples : Luciano Editore, 83-91

Lavadinho, S. & Winkin, Y. 2005 : *Les territoires du moi : aménagements matériels et symboliques de la marche urbaine*. Communication pour le colloque de l'Observatoire Universitaire de la Ville et du Développement Durable (OUVDD), 21-23 septembre 2005. Lausanne : Université de Lausanne

Söderström, O. 2016 : *Les impasses de l'urbanisme imitatif*. Blog Le Temps : Villes en mouvement [En ligne]. <https://blogs.letemps.ch/ola-soederstroem/2016/04/13/les-impasses-de-lurbanisme-imitatif/> (Consulté le 15 avril 2016)

Thibaud, J.-P. 2015 : *Eprouver la ville en passant : En quête d'ambiances*. Genève : MétisPresses

Thibaud, J.-P., Bonnet, A., Leroux, M. & Thomas, R. 2008 : Les compositions de la marche en ville. In Y. Winkin. & S. Lavadinho (Eds.), *Des villes qui marchent, tendances durables en urbanisme, mobilité et santé*. Projet ANR SEST 05 019, Rapport final, Université de Lyon, ENS-LSH

UrbAgora. 2015 : *Et si les voitures ne traversaient plus le centre de Liège ?* In *Dérivations* 1. Liège : urbAgora asbl, 82-92.

UrbAgora : <http://urbagora.be/> (Consulté le 16 juin 2016).

Ville de Liège. 2004 A : *Plan Communal de Mobilité* [En ligne]. www.liege.be/telechargements/pdf/mobilite-1/le-plan-communal-de-mobilite/pcm2004complet.pdf (Consulté le 5 avril 2016).

Ville de liège. 2004 B : *Etude du Plan Piéton de la Ville de Liège.*

LES PENIBILITES DES TRANSPORTS PUBLICS POUR LES ETUDIANTS LIEGEOIS

Nils Charles, Gaëtan Joray, Leonie Mugglin et Romain Roustant

1. INTRODUCTION

Dans la plupart des villes européennes, les transports publics représentent un moyen de déplacement généralement bon marché et desservant tout à la fois les bâtiments universitaires et divers lieux stratégiques pour les étudiants. C'est pourquoi cette population privilégie les transports publics fréquemment face à la voiture. À Liège cependant, les habitudes de transport des étudiants sont fortement influencées par les particularités topographiques et culturelles de cette ville, située dans la vallée de la Meuse et où la voiture constitue un moyen de transport populaire. À cela s'ajoute un réseau de bus dense, dont les fréquences arrivent à saturation tandis que la fréquentation ne cesse de croître. La vie estudiantine liégeoise est enfin soumise à l'emplacement lointain de nombreux bâtiments de l'université dans un site naturel difficilement accessible aux personnes non-motorisées et situé à une quinzaine de kilomètres du centre-ville, bien éloigné des lieux d'hébergements.

Les conditions sont réunies pour susciter un dilemme chez les étudiants, dans leur choix de transport entre le bus et la voiture – cette dernière remportant aisément les suffrages en termes de confort, mais restant moins accessible économiquement. Dans ce contexte d'une population à la fois peu encline à utiliser les transports en commun mais souvent captive, notre étude se penche sur les pénibilités ressenties par les étudiants lorsqu'ils voyagent en bus. Nous avons choisi d'ancrer cette thématique sur les trajets entre le centre-ville de Liège et le plateau du Sart-Tilman, qui accueille trois pôles d'attraction : l'université de Liège (ULg), le CHU (Centre Hospitalier de l'Université de Liège) et le parc scientifique.

1.1. Les transports en commun liégeois

Les deux grands pôles urbains de la Wallonie que sont Liège et Charleroi ont tous deux fait face à une cessation d'activités industrielles de grande ampleur amenant pour la ville de Liège et son agglomération de nouvelles restructurations, notamment autour des infrastructures de mobilité (HANIN et MALHERBE 2014). À Liège, les transports collectifs constituent aujourd'hui un mode de déplacement abondamment fréquenté par rapport à d'autres villes comparables aux 600'000 habitants de l'agglomération liégeoise (*ibid*). Ce réseau de transport en commun est principalement constitué « *d'autobus radioconcentrique dans une logique de porte-à-porte* » et arrive aujourd'hui à saturation dans la partie centrale de son réseau (HANIN et MALHERBE 2014n: 3).

Souvent conflictuels, les débats sur la mobilité sont entravés par des raisons financières et politiques. Les habitants de la ville de Liège ont vu passer de nombreux chantiers et abandons de projet, tels que le métro dans les années 60-70 ainsi que « *la non-réalisation d'un projet de transport urbain automatisé (TAU)* » (HANIN et MALHERBE 2014 : 4). Dans les années 2000, l'objectif de réduire la part modale de l'utilisation de la voiture est encouragé par

l'émergence du Projet de ville et du Plan Urbain de Mobilité (PUM) ainsi que la création de nouveaux postes en lien avec le développement de la mobilité et notamment en faveur du transport collectif (*ibid.*). Notre recherche s'inscrit donc dans un contexte de réaménagement des infrastructures de transports dans la ville de Liège.

1.2. L'université de Liège et le Sart-Tilman

Depuis sa création en 1817, l'université de Liège a peu à peu été confrontée à un problème d'extension spatiale due à la densité urbaine et à la croissance des effectifs de l'institution (FRANKIGNOULLE et BODSON 1996). D'abord implantée au centre-ville, l'université s'était petit à petit vue fragmentée dans plusieurs parties du centre urbain. Dès 1959, ses dirigeants ont fait le choix d'installer une grande partie de leurs installations sur le plateau de la commune de Sart-Tilman (*ibid.*), située au sud de la ville, entre les vallées de l'Ourthe et de la Meuse. C'est là que se situe encore aujourd'hui la grande majorité des bâtiments de l'université de Liège. Ce transfert s'est réalisé « *par une intervention conjuguée des urbanistes et des pouvoirs publics* » désirant préserver l'exploitation des dernières forêts de la région industrielle à une utilisation publique et non aux projets privés de lotissements (FRANKIGNOULLE et BODSON 1996 : 61). C'est sous l'action du Prof. Dubuisson que s'est faite l'urbanisation du domaine, avec l'idée de permettre une vie collective et agréable pour les étudiants et le personnel de l'université, selon les plans de l'architecte Claude Strebelle (cf. DUBUISSON, 1977).

Le schéma directeur, tel que décrit dans les mémoires de DUBUISSON (1977), accordait une grande importance au respect de la nature environnante. Celle-ci était prise en compte lors de chaque construction de nouveaux bâtiments mais aussi dans le choix des zones forestières pouvant les accueillir, sélectionnées en fonction de leur état de dégradation. Cette logique de construction a davantage promu une implantation des bâtiments en rapport au paysage qu'en rapport aux considérations sur les interrelations entre le domaine et le centre-ville de Liège. Selon FRANKIGNOULLE et BODSON (1996), il existe une volonté fondamentale de ne pas renfermer l'université sur elle-même et donc de concevoir le domaine du Sart-Tilman davantage comme un lieu de délasserment que comme un campus universitaire. C'est également la raison pour laquelle le nombre de logements estudiantins est limité à 300 sur le site malgré ses 14'000 utilisateurs journaliers (FRANKIGNOULLE et BODSON 1996). C'est pourquoi nous avons également choisi de ne pas utiliser dans le présent rapport le terme de campus pour parler de l'Université de Liège au Sart-Tilman.

1.3. Acteurs et discours

Le schéma 1 (ANNEXE) représente les acteurs principaux de la problématique qui nous intéresse et leurs connexions. La Belgique est un état fédéral, qui compte 3 régions. Liège se situe en région wallonne, dont tous les services sont gérés par les Services Publics de Wallonie (SPW). Affiliée à cet organe, la Société Régionale Wallonne de Transports (SRWT) s'occupe des services de Transport En Commun (TEC) pour 5 zones géographiques de la région, dont la zone « TEC Liège-Verviers » qui nous intéresse. Un groupe de réflexion s'est formé pour la création d'un tram (la *Transurbaine*), dans lequel la voix des représentants de l'université n'est pas représentée.

1.3.1. L'offre de transports publics

La configuration actuelle de la desserte par bus du domaine du Sart-Tilman s'explique, d'après les acteurs interrogés, par un processus historique. Lors de la construction du domaine au milieu des années 1960, il était prévu qu'une ligne de chemin de fer le desserve. Ce projet n'ayant pas été concrétisé, c'est une ligne de bus qui a fait son apparition dès que les premiers

étudiants ont investi les lieux. Cette ligne de bus (l'actuelle ligne 48) est jusqu'à aujourd'hui restée l'ossature de la desserte en transports publics entre le centre-ville de Liège le site du Sart-Tilman, malgré des changements conséquents dans son usage.

En effet, depuis la fin des années 1960, l'augmentation de la demande de déplacement entre la ville et le domaine universitaire a augmentée drastiquement, le nombre d'étudiants ayant plus que triplé. Bien que le nombre et le type des bus (double et triple articulés) aient été adaptés en conséquence, la limite de capacité semble être atteinte depuis plusieurs années, étant donné l'aspect particulièrement structurant attribué à cette ligne de bus. Cette situation est vouée à s'aggraver au vu d'une demande en progression constante. Des coopérations ont lieu périodiquement entre l'entreprise des transports en commun (TEC) et l'université ou organismes associés, en particulier lors d'évènements spéciaux (conférences, fêtes d'étudiants, etc.) réunissant un grand nombre de personnes. Des services de bus spéciaux sont alors mis en place.

L'un des exemples les plus significatifs des failles dans les accomplissements des projets voués à améliorer l'offre de transports publics est celui de la ligne de bus 58. Cette dernière, créée il y a une douzaine d'années, était à son origine destinée à offrir une liaison directe et « express » entre le centre-ville et le Sart-Tilman (RTBF, 2013). Notamment à cause de restrictions de budget, cette ligne a subi un « rabotage » en 2013 (*ibid.*) : son tracé ne débute plus au centre-ville, mais seulement à partir de la Gare de Liège-Guillemins. De ce fait, cette ligne ne dessert plus la partie centrale du réseau, et notamment la Place Saint-Lambert, qui constitue un « nœud crucial » d'après l'urbaniste Jacques Teller. D'une ligne « express » pour le Sart-Tilman, la ligne 58 est devenue une simple ligne urbaine, dont le tracé tend à dédoubler l'« historique » ligne 48, au point qu'il n'y a plus d'avantage pour les étudiants à l'emprunter, en terme de temps de parcours (*ibid.*). Finalement, la situation ne fait qu'empirer en termes de confort de transport pour les universitaires qui se déplacent entre Liège et le Sart-Tilman.

L'arrivée de lignes de tram à Liège est accueillie relativement froidement par les universitaires. En effet, ces derniers feraient partie des grands oubliés du projet : l'idée d'un tram qui passerait par le Sart-Tilman ayant été abandonnée à cause de l'impossibilité technique de lui faire emprunter la colline menant à ce site, les étudiants venant du centre-ville seraient alors contraints d'effectuer un changement entre le tram et un nouveau bus menant à l'université.

1.3.2. Le domaine du Sart-Tilman

Parmi les discours entendus à plusieurs reprises, lors des entretiens menés, revient celui selon lequel une partie des autorités communales liégeoises n'auraient jamais accepté le déménagement des bâtiments de l'université depuis le centre vers le Sart-Tilman. Une partie des acteurs pense qu'il s'agissait d'une erreur et que l'université de Liège devrait re-déplacer ses activités près du centre, malgré les difficultés pratiques que cela représenterait. Cette opinion influence l'épanouissement d'un autre type de discours répandu sur ce sujet, selon lequel les conséquences de ce déménagement de l'université dans les années 1960 doivent être assumées aujourd'hui par cette dernière, puisque ses dirigeants de l'époque en avaient décidé comme tel. Ce discours tend à légitimer un *statu quo* immobiliste. Enfin, un dernier discours dénonce le manque d'initiative et de prise de parole de l'université vis-à-vis des autorités, en particulier vis-à-vis de la commune de Liège. L'université se déchargerait de ces questions pour ne pas être étiquetée comme un acteur agissant de manière trop agressive sur ces questions très politisées – une politisation que l'université semblerait redouter.

Au-delà des discours, l'évolution de la politique de gestion des bâtiments de l'université ces vingt dernières années est globalement caractérisée par un phénomène de reconcentration vers la ville de Liège, contrairement à l'époque qui a précédé, où se déployait le mouvement inverse. Ceci a pour effet que l'on assiste de plus en plus, depuis 1995, à une bipolarisation de

l'enseignement supérieur liégeois, réunissant à la fois l'université et les autres écoles supérieures, dans deux pôles importants : le centre-ville et le Sart-Tilman. Comme nous le verrons, cela a pour effet de modifier les besoins en transport.

À l'intérieur du domaine du Sart-Tilman, les infrastructures destinées aux piétons sont largement manquantes. À titre d'exemples, les Photos 1 et 2 (ANNEXE) montrent des passages pour piéton : le premier n'est relié à aucun chemin, tandis que le second est très mal entretenu, alors qu'il se situe à quelques mètres d'un arrêt de bus de la ligne 48 et de bâtiments de l'université. La Photo 3 (ANNEXE) montre quant à elle le type de chemins piétonniers non goudronnés, dont on imagine les difficultés pour les emprunter en cas d'intempéries, ou encore pour les personnes à mobilité réduite. Ces dernières sont mal loties jusqu'au sortir du bus, à l'arrêt du terminus « C.H.U. », se situant devant l'hôpital, comme le montre la Vidéo 1 (ANNEXE).

La question de l'expérience quotidienne des étudiants commence aussi à entrer au cœur des réflexions sur les problèmes de mobilité dans le domaine du Sart-Tilman. En effet, le constat est fait que les étudiants, à peine leurs cours terminés, ne restent pas davantage sur le site. Cela amène une volonté, de la part de la direction de l'université, de créer des initiatives amenant à retenir les étudiants, pour éviter l'engorgement dans les bus aux heures de pointe de l'après-midi, par exemple en laissant la plus grande cafétéria ouverte plus longtemps.

2. PROBLEMATIQUE

Les déplacements vers et sur le domaine sont engendrés par ses trois pôles d'activité en tant que pourvoyeurs d'emplois mais ils sont aussi et surtout le fait de nombreux étudiants provenant de la province avoisinante, voire de plus loin. La partie qui suit présente les problématiques liées à l'emplacement des bâtiments de l'université sur le domaine Sart-Tilman ainsi que les déplacements estudiantins journaliers. Ces éléments permettent de mettre en lumière la captivité des étudiants qui s'ajoute aux pénibilités qui sont au centre de notre recherche.

2.1. Les difficultés et risques liés à l'emplacement du site

Dès la construction des bâtiments, l'éloignement et les difficultés d'accès du domaine Sart-Tilman depuis le centre-ville étaient connus. « *Les concepteurs étaient conscients du risque de couper complètement le campus du centre de la ville, en le réduisant à un endroit austère où l'étudiant ne passerait qu'un minimum de temps (consacré à l'activité universitaire), et dont l'accès difficile découragerait les autres usagers potentiels. A cette époque, on spéculait sur le développement des pôles d'habitat proches, pensant que ceux-ci à long terme réaliseraient la soudure entre la ville et le domaine* » (FRANKIGNOULLE et BOBSON 1996 : 61). Cependant, les étudiants liégeois sont aujourd'hui logés en majorité dans le centre-ville et non autour du domaine (Ulg, 2014).

En ayant connaissance de ces besoins, un réseau de transport en commun s'est développé pour répondre dans un premier temps à cette coupure. Par ailleurs, les étudiants constituent une population d'étude intéressante car certains d'entre eux n'ont pas la possibilité de se déplacer en voiture (pas de permis ou pas de voiture), et les déplacements en transports en commun peuvent être vécus comme d'autant plus imposés et contraignants.

La vie estudiantine se trouve affectée par les nombreux déplacements nécessaires au quotidien. De plus, les lignes desservant le Sart-Tilman semblent très encombrées (LESUISSE, 2010), sans compter les difficultés de correspondances. Cette situation nous semble caractéristique d'une coupure entre les lieux de l'université et du reste de la vie estudiantine. Alors que « *la*

majeure partie des activités de l'université se trouve dans le Campus du Sart-Tilman, situé au domaine du Sart-Tilman. C'est là où se situent la Faculté de Droit, la Faculté de Psychologie et Sciences de l'Éducation, la Faculté des Sciences, celle des Sciences Appliquées, la Faculté de Médecin et celle de Médecine Vétérinaire, l'Institut des Sciences Humaines et Sociales et en partie HEC-École de Gestion» (TORRES ARANDA 2011 : 55). Il s'agit donc d'un pôle d'attraction élevé d'étudiants, de chercheurs, d'enseignants et de personnels qui se retrouvent entremêlés durant les encombrements et les embouteillages liés à cette attractivité et aux activités universitaires.

En dépit des améliorations récentes, « accéder à l'université en transports en commun reste un parcours du combattant » selon LESUISSE (2010). Habiter sur le Sart-Tilman est «quasi-impossible» pour les étudiants (*Ibid.*), car peu après la fin de la journée, il n'y a pas d'activités qui sont proposées et s'éloigne de l'idée de la vie d'étudiant que peuvent se faire de nombreux universitaires en matière de vie nocturne. Les 15 kilomètres qui séparent l'université au Sart-Tilman et le centre-ville ne changeront pas, ainsi que la ligne de bus 58 modifiée au 1er juin 2013 en raison d'une réorganisation du réseau en lien avec la mise en place du projet de tram. Cette modification a engendré une ruée des étudiants sur la ligne 48 provoquant un encombrement important (La Meuse, 13 mai 2013 cité par Todayinliege.be).

2.2. La mobilité estudiantine en chiffres

Les chiffres sont clairs, 90% du personnel et 55% des étudiants utilisent l'automobile comme principal moyen de locomotion (HANOCQ, 2005). Selon HANOCQ (2005), cette situation ne serait pas due à la localisation excentrée du domaine mais plutôt à la dispersion spatiale des voyageurs ainsi que leurs activités externes à l'université, qui impliquent des déplacements hors campus durant la journée, rendant la desserte en transport en commun compliquée.

La proposition d'amélioration de la mobilité au Sart-Tilman de TORRES ARANDA (2011) amène un nouveau regard sur le choix modal des étudiants. Basée sur les chiffres du service public de Wallonie (2010) et d'une enquête de la CEMUL-ULg (Commission d'Etudes et de gestion de la Mobilité et de l'Urbanisme de l'Université de Liège), l'utilisation de la voiture diminue alors que le pourcentage des usagers de bus augmente. Cependant, de nombreuses améliorations pourraient être effectuées selon TORRES ARANDA, qui note l'hétérogénéité des arrêts. En effet, il n'est pas rare de voir des panneaux d'affichage qui ne fonctionnent pas et des abribus en mauvais état. Un effort peut également être fait pour pallier au manque d'éclairage et d'éléments sécurisants pendant l'attente des bus.

	Étudiants ULg (%)		Étudiants ULg (%)
Voiture seul(e)	29	Bicyclette	1
Bus	43	Marche	3
Voiture avec d'autres personnes	6	Moto, vélomoteur	-
Voiture avec des collègues	10	Autre	1
Train + bus	7		

Figure 1 : Résultats du choix modal des étudiants du Sart-Tilman (TORRES ARANDA, 2011)

Une enquête a été effectuée par la CEMUL-ULg sur la mobilité des étudiants de l'université de Liège concernant le nombre de déplacements potentiels sur le domaine du Sart-Tilman et dans le centre-ville (BIANCHET, 2013), basée sur un échantillon de 7,8% de la population estudiantine soit 1430 personnes. Nous constatons que la liaison « centre-ville - Sart-Tilman » assure un nombre plus important de déplacements comparé au nombre de déplacements effectués à l'interne (sur le domaine du Sart-Tilman) comme on peut le voir ci-dessous.

	Nbre d'étudiants concernés	En %	Nombre potentiel de mouvements par semaine
Interne Sart Tilman	267	27	3.335
Interne Centre-ville	199	20	2.485
Centre-ville - Sart Tilman	530	53	6.619
Total	996	100	12.439

Figure 2 : Synthèse des mouvements (BIANCHET, 2013)

Cette constatation nous pousse à nous interroger sur les déplacements des étudiants entre le centre-ville et le Sart-Tilman. En effet, cela implique que les TEC doivent s'adapter en termes d'offre afin de favoriser la liaison entre le domaine du Sart-Tilman et le centre-ville. La ligne reliant le centre-ville et le Sart-Tilman est la ligne 48 : « *Opéra-Guillemins-Sart Tilman Université-CHU. Le trajet Opéra-CHU nécessite 40 minutes en moyenne, en oscillant ce temps de parcours entre 30 et 45 minutes. Il s'agit d'une ligne qui a une exploitation difficile puisqu'elle connaît des flux très importants durant l'année académique, particulièrement concentrés sur les heures de pointe* ». (TORRES ARANDA, 2011 : 77). Ce temps de trajet est également rendu compliqué par le dénivelé qu'il faut effectuer pour se rendre sur le domaine qui s'élève entre 220 et 250 mètres d'altitude (BRICHET, 2010) contrairement aux 71 mètres de départ du centre-ville.

2.3. Le concept de pénibilité

Afin d'aborder le caractère éprouvant des mobilités quotidiennes, le concept de pénibilité d'ENAU, LANNOY et LORD (2011) offre une porte d'entrée à l'étude des transports en commun liégeois. Les déplacements ordinaires façonnent l'idée que les individus se font de leur ville, comment ils vivent leur ville. Pour les étudiants, s'ils veulent pouvoir respecter leurs horaires de cours et arriver à l'heure, il est indispensable que les horaires de bus soient respectés. L'un et l'autre sont donc directement liés. Pour autant que les bus soient ponctuels à leur tour. Dans le cas contraire nous imaginons que les étudiants devront utiliser des stratégies alternatives afin d'être à l'heure en salle de cours, avec ou sans le bus.

ENAU et collègues décomposent le concept de pénibilité en trois parties : l'épreuve institutionnelle, l'épreuve des aménagements et l'épreuve des capacités individuelles appelées aussi « *qualités sociales* » (2011 :2). La pénibilité des mobilités est ainsi regroupée comme un ensemble d'épreuves selon les auteurs. De cette manière, il est possible de repérer dans quels lieux institutionnels (Université, ligne du TEC) se développent des pénibilités liées aux contraintes des mobilités quotidiennes. Selon ENAU *et al.* (2011 :2), la mobilité est affectée par trois contraintes: l'emploi, l'obligation scolaire et la consommation. « *Ces différentes contraintes placent d'emblée la mobilité quotidienne sous le signe de la pression, du respect d'horaire, des tensions ou tout au moins de l'exigence d'organisation et de coordination* ». L'université et ses étudiants relèvent du champ scolaire mais peuvent tout aussi bien se référer au secteur de l'emploi puisque l'institution forme de futurs chercheurs et administre des postes de travail. La sphère professionnelle et la sphère des lieux publics forment des pénibilités autour des déplacements qui se différencient par le lieu institutionnel (ENAU *et al.*, 2011).

Concernant l'épreuve des aménagements, celle-ci est composée de deux dimensions : l'une est géographique et l'autre porte sur la consistance matérielle (ENAUX et al., 2011). Il s'agit d'une focale physique des mobilités. En effet, « *si une topographie idéale des réseaux de transport terrestre présente les voies comme des lignes isomorphiques et les nœuds comme des lieux stratégiques, les usagers expérimentent au jour le jour ces réseaux comme faits de tracés rugueux et de nœuds problématiques* » (ENAUX et al. 2011 :4). L'accessibilité et la situation géographique du domaine Sart-Tilman semble présenter cette difficulté supplémentaire aux usagers de bus de par le dénivelé (environ 180 mètres). Le réseau de transport peut quant à lui subir des défaillances impliquant des retards ou des congestions sur les lignes. « *Les aménagements des espaces eux-mêmes (ou des véhicules) peuvent ainsi se montrer éprouvants (en fonction de leur qualité sonore, visuelle, tactile ou olfactive)* » (ENAUX et al. 2011 :5). C'est dans ce cadre que s'applique l'épreuve des aménagements. Le discours autour du quotidien des utilisateurs des transports en commun indique comment sont vécues les congestions, les retards, les accidents ainsi que les espaces internes des bus. Cette expérimentation journalière conduit donc à prendre en compte l'aspect physique des mobilités.

La troisième dimension observe l'épreuve des capacités individuelles des usagers lors de leurs déplacements. Ces « *qualités sociales* » qui établissent cette épreuve comportent un aspect qui est celui de « *la gestion de la face* » au sens goffmanien (ENAUX et al., 2011 :4). « *C'est plus fondamentalement encore l'identité individuelle qui est mise à l'épreuve dans les parcours de mobilité quotidienne* » (ENAUX et al., 2011 :4). Les sentiments pénibles que peuvent rencontrer les usagers de bus demandent aux usagers un certain contrôle de leurs émotions et une présentation de soi acceptable. C'est au travers des sensations et cela avec de nombreux individus dans un espace partagé que les déplacements en bus peuvent se révéler pénibles. « *Des sentiments pénibles accompagnent alors bien souvent les déplacements quotidiens comme sphère propre d'expérience : malaise, gêne, dégoût, ennui, fatigue, voire souffrance* » (ENAUX et al., 2011 :4). De ce fait, la mise en péril du contrôle de l'individu sur soi procure une situation inconfortable. C'est autour de cette séparation en trois catégories d'épreuves des pénibilités mobiles que nous allons articuler la suite de notre recherche.

2.4. Question de recherche

Voyager en transport en commun est-il pénible ? S'intéresser aux pénibilités implique de porter une focale sur la manière dont les individus vivent les déplacements (ENAUX et al. 2011) et de comprendre comment le déplacement est lui-même source de sensations et d'émotions positives (FLAMM, 2005), tout en sachant qu'il peut être également « *source d'énervements, d'angoisses ou de malaises* » (FLAMM 2005 : s.p.). C'est ce deuxième aspect qui nous intéresse et que nous désirons investiguer au travers de notre question de recherche qui est la suivante :

Comment les pénibilités interviennent-elles lors de trajets en bus entre le centre-ville de Liège et le domaine du Sart-Tilman chez la population estudiantine ?

Suite à notre cadre conceptuel, nous mobilisons les apports d'ENAUX et collègues (2011) sur les pénibilités qui interviennent à trois niveaux : institutionnel, des aménagements et des capacités individuelles. C'est autour de ce découpage conceptuel que nous formulons une hypothèse générale : *les trajets en bus entre le centre-ville et le Sart-Tilman construisent plusieurs types de pénibilités*. Le questionnement qui découle de cette hypothèse nous conduit à observer de quelles manières ces pénibilités s'opèrent. Quelles sont les épreuves institutionnelles, des aménagements et des capacités individuelles qui interviennent lors de trajets en bus entre le centre-ville de Liège et le domaine du Sart-Tilman chez la population estudiantine ? Ces trois niveaux de pénibilité constituent ainsi la trame de notre analyse.

2.5. Méthodologie

Pour traiter notre sujet des transports publics et des pénibilités liées au trajet entre le centre-ville et l'université de Liège au Sart-Tilman nous avons choisi la méthode 2 (entretiens, photographies, séquences vidéos) qui nous a été proposé dans le cadre du cours «terrain urbain». Afin de répondre à notre question de recherche nous nous sommes focalisés d'une part sur des entretiens semi-directifs et d'autre part sur l'observation en utilisant différents médiums pour capter nos impressions. Les entretiens nous permettent de saisir les représentations des acteurs et la manière dont ils interprètent leur environnement, certaines pratiques et des événements en lien avec les transports en commun. L'observation d'autre part nous aide à directement observer des pratiques lors du trajet en bus.

2.5.1. Entretiens semi-directifs

Nous nous sommes entretenus avec les acteurs suivants : Laurent Radermecker, responsable du secteur mobilité de la fédération des étudiants liégeois « La FEDE ». Jacques Teller, professeur d'urbanisme et d'aménagement du territoire à l'ULg ainsi que président de la commission de la CEMUL et directeur du LEMA (Local Environment Management & Analysis). Philippe Hanocq, ingénieur architecte et urbaniste de l'ULg ainsi que directeur du bureau de l'ULg DEMETER (DEveloppement, Mobilité, Environnement, TERitoires), qui est spécialisé dans les projets d'urbanisme et d'ingénierie urbaine. Sébastien Labbé, post-doctorant en mathématique et usager régulier des transports en commun ainsi qu'une trentaine d'étudiants de l'Université de Liège. Le choix de ces acteurs s'explique par le fait que Laurent Radermecker, Jacques Teller et Philippe Hanocq traitent tous des questions en lien avec la mobilité et l'aménagement du territoire au Sart-Tilman. J. Teller et P. Hanocq sont également auteurs d'articles portant sur le sujet de la mobilité du Sart-Tilman que nous avons lu auparavant. Ces entretiens nous donnaient donc la possibilité d'avoir une vue d'expert sur les questions de transports en commun entre le centre-ville et le Sart-Tilman. En ce qui concerne Sébastien Labbé nous l'avons rencontré lors de notre premier trajet en bus vers le Sart-Tilman. Le post-doctorant est tout de suite venu nous aborder et parler des pénibilités liées à la ligne 48. Ces entretiens et ceux que nous avons menés avec les étudiants nous ont donnés un vaste aperçu des pénibilités liées au transport en bus vers et depuis le domaine du Sart-Tilman.

Avant de partir à Liège pour la semaine de terrain, nous avons pris contact avec les experts en mobilité. Ceci nous a permis de fixer ces entretiens à l'avance. Ces interviews ont toujours été menées en la présence d'une personne experte à la fois ce qui nous a permis d'aborder la problématique des transports en commun de manière approfondie. Concernant les entretiens avec les étudiants, nous avons prévu un après-midi à l'université pour récolter leurs avis de façon à ce que nous ayons un aperçu sur les difficultés auxquelles ils sont confrontés. Pour ces entretiens nous avons interviewé des petits groupes de 2-3 personnes à la fois. Au total nous avons sondé une trentaine d'étudiants aux abords de l'université, à la cafétéria, à la sortie des bâtiments où ont lieu les cours et aux arrêts de bus. En nous rendant compte que la question des chauffeurs de bus avait souvent été mentionnée par les étudiants et parce qu'ils représentent les TEC nous avons aussi mené une interview informelle avec un chauffeur de bus en bout de ligne lors de sa pause.

Pour mener les entretiens avec les étudiants et les experts nous avons élaboré deux guides d'entretiens. Ceux-ci nous ont aidé à avoir une structure générale et des points de repère pendant les entretiens et nous ont en même temps laissé la liberté de choisir les questions pertinentes selon la situation d'interview.

2.5.2. *Observation et séquences vidéos*

Pour la partie d'observation, le premier jour de terrain nous sommes allés prendre connaissance des lieux sur le domaine du Sart-Tilman afin de nous imprégner du terrain et laisser agir les premières impressions. Durant les jours qui ont suivis nous nous sommes plutôt concentrés sur les pénibilités en observant la signalétique, les difficultés et les risques liés au transport public sur le domaine. Nous avons également fait de l'« observation participante » en vivant le trajet avec les autres usagers de bus et en observant l'intérieur des bus. Par conséquent d'un côté nous avons pu analyser l'aménagement des bus (structure, places, signalétique) et de l'autre côté vivre le trajet en découvrant quelques pénibilités (conduite, encombrement, horaire, dénivelé). Pour détecter les aspects pénibles du trajet entre le centre-ville et le Sart-Tilman nous nous sommes surtout focalisés sur le trajet pendant les heures de pointe soit tôt le matin ou en fin de journée. Dans ces moments-là, nous avons eu l'occasion d'observer et filmer l'arrêt de bus « Opéra » qui se situe au début de la ligne 48 (cf. ANNEXE, VIDEO 2) ainsi que celui de l'université (cf. ANNEXE, VIDEO 4).

En ce qui concerne notre rôle de chercheurs, notre position d'observateurs « étrangers » nous a donné la possibilité de découvrir de nombreux aspects potentiellement pénibles du trajet que les usagers quotidiens ne remarquent peut-être plus. Par exemple la manière de conduire des chauffeurs ou le manque de signalétique n'étaient souvent pas mentionnés par les étudiants. Avoir vécu le trajet nous-même nous ouvrait également la possibilité, en quelques sorte, de confirmer les pénibilités que les étudiants et les experts mentionnent lors des entretiens.

Nous avons filmé des arrêts de bus lors des heures de pointe ou des parties de trajet afin de composer nos séquences. Selon l'auteur Bradley L. GARRETT, un film est un médium multisensoriel, qui saisit les sons, les images, les mouvements, le temps et le lieu (GARRETT, 2010 : 11). La vidéo est donc une bonne méthode pour représenter le caractère propre d'un lieu (GARRETT 2010 : 12). C'est pour ces raisons que nous avons choisi d'utiliser la vidéo. Elle permet au public d'avoir un aperçu des transports collectifs liégeois.

2.5.3. *Discussion méthodologique*

En posant un regard critique sur nos choix méthodologiques il est important de garder en tête que les méthodes visuelles utilisées sont une construction entre la personne qui filme, les participants et les spectateurs (GARRETT, 2010 : 7). Dans le cadre de notre recherche sur les pénibilités nous devons pour cette raison être conscients qu'en mettant l'accent sur les aspects éprouvants du trajet nous sommes peut-être passé à côté des aspects positifs des transports en commun liégeois. Il est donc important d'être conscient que notre terrain d'étude à Liège est influencée par notre focus et représente une construction entre nous en tant que chercheurs, les personnes interviewées et les personnes lisant notre travail.

3. ANALYSE DES RESULTATS

Dans l'analyse de nos résultats nous allons reprendre les 3 dimensions du concept de pénibilité, à savoir les épreuves institutionnelles, d'aménagements et les capacités individuelles, de sorte à établir une liste de ces pénibilités.

3.1. L'épreuve institutionnelle

3.1.1. *Le TEC*

Le problème des horaires de bus est souvent mentionné par les acteurs. Une étudiante se lamente :

« Il y a des horaires mais [les TEC] ne les respectent jamais ».

Ces irrégularités des horaires de passage des bus et leur imprévisibilité sont confirmées par les experts, comme Jacques Teller. Les fréquences de passage sont aussi adaptées lors des périodes de vacances scolaires sans tenir compte du fait que l'université n'est pas en vacances à ce moment-là. Cela laisse chez les employés travaillant sur le domaine l'impression d'être laissés pour compte pendant ces périodes, comme l'exprime Sébastien :

« Je veux pas attendre 40 minutes le « fucking » [bus n°] 48 parce que les écoles primaires sont en vacances ».

Un étudiant insiste sur le fait que les problèmes ne concernent pas uniquement la ligne 48. Il nous fait remarquer que la ligne 28 est « catastrophique » car les horaires ne sont là non plus jamais respectés. Un autre étudiant confirme :

« Moi quand je prenais cette ligne aussi ça arrivait franchement au moins une fois par mois qu'un bus ne vienne pas et quand on demande au chauffeur les raisons, il y a des anecdotes comme : le chauffeur ne s'est pas réveillé [...] c'est assez dingue ».

Pour reprendre les propos d'ENAU et al. (2011 :2), qui distinguent trois contraintes affectant la mobilité (l'emploi, l'obligation scolaire et la consommation) : « Ces différentes contraintes placent d'emblée la mobilité quotidienne sous le signe de la pression, du respect d'horaire, des tensions ou tout au moins de l'exigence d'organisation et de coordination ». En effet, les étudiants devant se rendre à leurs cours, si l'horaire n'est pas respecté, ces derniers arrivent en retards et cela crée évidemment des tensions et nécessite une organisation particulière.

Les pénibilités liées aux grèves des syndicats des transports reviennent aussi très largement dans nos entretiens. Une étudiante déplore le fait qu'aucun « *service public minimum* » ne soit mis en place. D'après les étudiants, les grèves sont volontairement décidées en période d'examens, comme le souligne Laurent Radermecker :

« C'est à chaque fois pendant les examens pour ennuyer tout le monde ».

Cela rend les grèves d'autant plus contraignantes pour les étudiants. Une étudiante précise :

« Je dirai qu'il y a bien 15 jours de grève en tout sur une année [...] Il y a des années où il y a déjà eu un mois de grève d'affilé ».

Pour les étudiants qui n'ont pas de voitures, les grèves représentent une véritable épreuve pour se rendre au Sart-Tilman. Quant à ceux qui ont la possibilité de venir en voiture, les embouteillages créés par les grèves sont importants et impliquent aussi un risque d'arriver en retard aux examens.

La gestion par les TEC des fréquences des bus constitue un autre aspect problématique d'après les personnes interrogées. Il ressort que les bus ne circulent pas en nombre suffisant pendant les heures de pointe. Sébastien décrit ces heures de pointe de la façon suivante :

« Quelques fois [il m'] est arrivé [d'attendre] 10-15 minutes en plus [après avoir dû laisser passer un premier bus déjà plein], t'en as un autre qui est plein et ça s'accumule. On devient 150 là il y en a un qui s'arrête parce qu'il a un peu de place, donc il en rentre 20 il reste encore de la place pour 15 personnes dans le bus, il ferme sa porte [...] mais il aurait pu en prendre 10 de plus, il ferme sa porte il s'en va. C'est des expériences comme ça des fois qui te font regretter de pas avoir une voiture ».

Du côté des TEC, on rappelle que le nombre de bus est déjà au maximum, comme nous le rappelle Laurent Radermecker :

« La TEC nous l'a dit, ils [n'arrivent] plus [à] mettre de bus en plus sur la ligne ».

Il faut alors chercher d'autres solutions, par exemple un bus plus large d'après Sébastien. Pour Philippe Hanocq, il faudrait un moyen de transport plus capacitaire comme un bus à haut niveau de service (BHNS). Selon lui, cette proposition offrirait en plus un niveau de confort supérieur à maintenant. La mise en site propre des bus sur la totalité de ligne constitue un projet qui améliorerait largement la situation lors des heures de pointe. Philippe Hanocq argumente en faveur de cette solution car cela permettrait selon lui de « *créer un lien fort, direct et très structurant entre le centre de Liège et le domaine du Sart-Tilman* ». Une autre solution qui est partiellement déjà mise en place est de développer plus fortement le covoiturage car certains utilisateurs n'habitant pas au centre-ville de Liège n'ont actuellement pas d'autres choix que d'utiliser la voiture.

Toujours concernant l'offre, le constat est fait que les personnes habitant dans les communes environnantes de Liège et souhaitant se rendre au Sart-Tilman sont très mal desservies. La ligne de bus 28 répond en partie à ce besoin, pour certaines communes seulement. Son tracé part de Fléron et passe par Chaudfontaine, Beaufays et Tilff avant de finir sa course au Sart-Tilman. Néanmoins, les utilisateurs de cette ligne que nous avons interrogés se plaignent du manque de ponctualité du bus, qui confère un risque de perte de temps conséquent pour ces déplacements, ce bus ne passant pendant la journée qu'une fois toutes les heures. Les habitants d'autres communes n'ont quant à eux pas d'autre alternative que d'utiliser la voiture pour leurs déplacements.

Les nombreux témoignages récoltés vont dans le sens d'un manque de confiance dans les TEC. Les usagers se plaignent du manque de fiabilité des TEC en raison des horaires non respectés, des grèves et de l'attente parfois longue pour prendre le bus. Un autre constat est le manque de communication, qui péjore la situation. Un étudiant explique à ce sujet :

« Les bus ne passent pas pour des raisons x y. Parfois ils passent et ils sont soit en dépôt soit hors service, soit... on ne sait pas pourquoi mais on ne prévient pas. Et parfois ils passent sans personne aussi, ils ne déposent même pas. Juste pour vous dire que c'est celui-là qui est censé passer mais il continue ».

3.1.2. L'université de Liège

L'université de Liège n'a pas pour vocation d'agir directement sur le fonctionnement du TEC, cependant, elle dispose d'éléments pouvant contribuer à améliorer indirectement la situation, par exemple en ce qui concerne les pénibilités liées aux horaires universitaires. Laurent Radermecker nous dit que les heures de pointe sont le grand problème des transports en commun et que cela est dû au fait que les étudiants commencent souvent tous à la même heure et terminent aussi tous à la même heure. Les propos de Philippe Hanocq viennent appuyer cela :

« Le problème auquel les étudiants sont confrontés : tous prennent le bus à la même heure. Mais c'est normal : quand vous avez un cours à 9h, vous prenez un bus à 8h30 au centre-ville pour arriver au cours à 9h. Donc tout le monde fait ça ».

Pour cette raison, Jacques Teller signale qu'« *il y a un travail sur la plage horaire à faire de notre côté* ». En effet, si pour chaque faculté le début des cours et la fin de ces derniers étaient décalés, beaucoup moins d'étudiants arriveraient en même temps pour prendre le bus et cela étalerait donc l'arrivée et le départ des étudiants.

Le fait que la mobilité soit affectée par des contraintes tel que l'emploi ou les obligations scolaire prend tout son sens car les étudiants et les professeurs, en fonction de l'heure des cours qu'ils suivent, qu'ils donnent, doivent prendre le bus à une certaine heure qui est souvent la même pour tous ce qui fait que les bus sont totalement bondés. Les risques de retard et donc de

tensions sont donc plus élevés. Donc comme dit précédemment il y a une amélioration à apporter au niveau de l'organisation.

3.2. Epreuves d'aménagement

L'épreuve des aménagements est une des trois épreuves qui constitue la pénibilité selon le concept développé par ENAUX, LANNOY et LORD (2011). Selon les auteurs cette deuxième épreuve se focalise sur la dimension géographique et la consistance matérielle des mobilités pénibles constituant les aspects physiques des mobilités éprouvantes (ENAUX et al. 2011 : 4). Pour analyser nos données nous avons utilisé ces deux dimensions.

3.2.1. La dimension géographique

Comme décrit dans notre problématique les difficultés d'accès et l'éloignement du domaine Sart-Tilman par rapport au centre-ville créent des difficultés d'accès au site. Les bâtiments de l'université situés au Sart-Tilman se trouvent à 15 kilomètres du centre-ville (LESUISSE, 2010). S'ajoute à cela un dénivelé de 180 mètres entre le centre et le Sart-Tilman. Lors de nos entretiens c'est surtout l'ingénieur architecte et urbaniste de l'ULg Philippe Hanocq qui nous a parlé de ces problèmes liés à la situation géographique du Sart-Tilman.

« Il y a le problème de la pente : le bus ne s'arrête pas en pleine charge quand il est dans la pente. Quand il s'arrête pour prendre quelqu'un en pleine charge, il ne peut pas redémarrer, alors.... Il ne s'arrête pas : il passe les arrêts dans la pente montante. Ça, c'est un problème ».

Le dénivelé contribue ainsi à la fabrication de situations pénibles pour les usagers parce que les bus ne peuvent pas s'arrêter s'ils sont chargés.

P. Hanocq évoque également le problème de la domiciliation des étudiants. Selon lui on ne cherche pas à privilégier la domiciliation au Sart-Tilman et cela est dû à deux raisons. Il y a d'après P. Hanocq *« une double problématique : il y a celle de l'accès au site, c'est-à-dire la relation entre le Sart-Tilman et le centre-ville »*. D'une part l'université hésite à se lancer dans des programmes d'investissement pour accroître les capacités de logements des étudiants parce qu'elle a d'autres priorités. D'autre part la ville de Liège ne souhaite pas que l'université augmente la capacité de logements. Il y a tout un marché locatif de kots (logements étudiants) important en ville.

Le fait qu'une part importante des étudiants ne vivent pas sur le domaine a comme conséquence que nombreux d'entre eux doivent se rendre au Sart-Tilman ou revenir en ville depuis l'université en bus. Cela crée des encombrements, en particulier durant les heures de pointe. Cependant, si plus d'activités étaient proposées sur le site, cela permettrait selon l'ingénieur architecte de garder une partie des étudiants sur le domaine après les cours et faire que *« vous auriez intérêt à rester sur le campus »*. Cela pourrait éventuellement mieux répartir les heures d'utilisation des bus et désencombrerait les transports en commun lors des heures de pointe. Philippe Hanocq considère que l'université devrait jouer son rôle dans ces questions, par exemple en proposant des activités sur le Sart-Tilman ou encore rendre les salles accessibles avec des services que les étudiants ne peuvent pas trouver à domicile. Selon Hanocq il faudrait, pour réellement contrer le problème de la fracture entre le centre-ville et le Sart-Tilman, un changement de système.

« Depuis la mise en place de la ligne 58, il n'y a rien eu, hormis l'augmentation de la fréquence de la ligne 48 aux heures de pointe, et l'augmentation de la capacité avec les « triple articulés ». Le système est resté le même ». (Philippe Hanocq)

Malgré les volontés mentionnées pour mieux desservir le Sart-Tilman et les efforts pour contrer les problèmes géographiques, les changements n'ont selon P. Hanocq pas été très grands jusqu'à présent.

L'ingénieur architecte nous dirige sur un autre aspect géographique qui est la reconcentration de l'université en ville. Selon lui :

« Il y a un autre phénomène, c'est que l'université décide de se reconcentrer en ville (...). Si cette bipolarisation continue à se faire, ça contribuera à augmenter la demande de mobilité entre les deux pôles ».

À travers la reconcentration de l'université en ville il y aura plus d'étudiants qui se déplaceront au centre-ville le matin pour étudier. Puis, aller au Sart-Tilman l'après-midi pour retourner en ville le soir. Hanocq dit qu'un tel développement *« contribuera à étaler cela dans le temps, et donc la demande, qui est actuellement très concentrée (qui) peut éventuellement se développer sur toute la journée »*. Ce phénomène de reconcentration en ville change la distribution géographique de l'université. Ça implique une coordination entre les facultés. Un changement d'emplacement géographique peut donc favoriser à lutter les pénibilités liées au trajet entre le centre-ville et le Sart-Tilman. Cela démontre l'impact de la dimension géographique d'un lieu sur la mobilité et ses aspects éprouvants.

3.2.2. La consistance matérielle

Les aspects matériels des déplacements et les aménagements des espaces constituent la deuxième dimension de l'épreuve des aménagements définie comme la consistance matérielle. Selon ENAUX, LANNOY et LORD *« Ceci nous amène à constater que les déplacements ordinaires peuvent s'avérer pénibles dans leurs aspects strictement matériels. Les aménagements des espaces eux-mêmes (ou des véhicules) peuvent ainsi se montrer éprouvants (en fonction de leur qualité sonore, visuelle, tactile ou olfactive) tant pour des usagers moyens que pour des usagers particuliers, tels par exemple les personnes à mobilité réduite, les individus vieillissants, les parents avec enfants ou les enfants eux-mêmes »* (ENAUX et al. 2011 :4). Lors d'une observation effectuée sur le trajet de bus à l'heure de pointe matinale nous avons filmé une difficulté liée à la consistance matérielle. La vidéo 4 (ANNEXE) montre un bus avec des problèmes technique arrivant à l'arrêt de l'université. Il s'agit ici d'une épreuve matérielle par rapport à la qualité technique des véhicules.

En analysant nos entretiens sous l'angle de l'aménagement des espaces deux aspects problématiques sont ressortis. D'une part l'aménagement des routes au Sart-Tilman et d'autre part plusieurs difficultés d'aménagements interne des bus.

Laurent Radermecker membre de la FEDE nous a décrit le fait que :

« Les gens se garent sur la route et donc il y a vraiment des problèmes et les bus... ben c'est allé en cascade, les gens étaient mal garés donc les bus ne savaient plus passer, ils n'étaient plus à l'heure pour leurs horaires donc il a fallu mettre des poteaux en béton, des poteaux de fer pour vraiment régler toute la chose ».

La photo 4 (ANNEXE) illustre les propos du responsable de l'association étudiante. Nous pouvons en déduire que les nombreuses voitures ont créé un problème d'aménagement de l'espace sur les routes au Sart-Tilman générant des aspects pénibles lors du trajet en bus. Pour contrer cette pénibilité il a fallu aménager l'espace de manière différente. Mettre des plots en béton comme nous le voyons à droite de la photo 4 (ANNEXE) et sur la vidéo 3 (ANNEXE). Ces plots facilitent la circulation des bus.

Selon nos données il y a en outre plusieurs aspects problématiques liés à l'aménagement interne des bus. Laurent Radermecker rend attentif au fait que les places à disposition dans le

bus sont trop petites et que pour des grandes personnes cela peut poser des complications pour s'asseoir. La citation suivante illustre son avis :

« Dans les bus les plus courant actuellement, souvent moi je ne sais pas me mettre dans les places normales parce que j'ai des trop grandes jambes, c'est assez désagréable, alors je dois prendre entre guillemets 2 places à la place d'une (...) ». (Laurent Radermecker)

De plus, selon un étudiant à l'université de Liège :

« Il y a des bus (...) c'est des sièges d'une personne et demie quoi. Et c'est dans le 48 ou tout le monde est debout tout le monde est blindé il y a une personne qui est là avec son sac. Ça c'est dégueulasse ».

La photo 5 (ANNEXE) montre l'un de ces fameux sièges d'une place et demie. Une autre étudiante à qui nous avons parlé souligne le fait qu'il y a un endroit dans le bus où les gens se retrouvent sans rien pour se tenir. Ce genre de situation peut être problématique pour des personnes âgées lesquelles dépendent de ce type d'infrastructure pour ne pas perdre l'équilibre pendant le trajet.

Sébastien, post-doctorant, que nous avons interviewé se plaint du fait que dans les bus les gens doivent tous entrer par l'avant parce que les machines de validation se trouvent à l'entrée des véhicules. Cela est à présent signalé sur les carrosseries du bus comme le montre la photo 6 (ANNEXE). Selon lui cette règle a comme conséquence que ça prend beaucoup de temps jusqu'à ce que les usagers se trouvent tous dans le bus. La vidéo 2, prise le matin à l'arrêt « Opéra » qui est le premier arrêt de la ligne 48 (ANNEXE), illustre ce phénomène. D'après Sébastien il faudrait ouvrir toutes les portes et installer des machines de validation aussi à l'arrière du bus. Une autre difficulté qu'il aborde est que les bus sont selon lui aménagés de manière désavantageuse dans leurs ensemble. Son point de vue peut être illustré par la citation suivante :

« Le bus il y a un couloir simple comme ça ou une personne peut facilement bloquer le passage. Donc ça c'est une erreur d'avoir un autobus comme ça (...). Il faut un autobus qui ait beaucoup plus de largeur surtout à l'entrée qui font que si une personne est craintive en manque d'équilibre (...) il doit tenir son poteau puis il est pas très mobile ben les gens peuvent contourner tu sais. Mais ici ce n'est pas le cas ».

Le post-doctorant ajoute qu'en été le manque de fenêtre et d'air climatisé accentue les changements de température dans le bus et que les usagers soient épuisés après le trajet. Comme indiqué ci-dessus ENAUX, LANNOY et LORD disent que l'aménagement des espaces peut entre autre être éprouvant pour les usagers. En particulier les personnes âgées, des personnes à mobilité réduite etc. (ENAUX et al. 2011 :4). Les pénibilités liées à l'aménagement des sites comme les routes ou encore l'intérieur des bus créent donc des pénibilités au sein de l'épreuve des aménagements.

3.3. L'épreuve des capacités individuelles

Cette partie traite de la mise à l'épreuve des usagers et des chauffeurs de bus dans leurs parcours de mobilité. L'étude des capacités individuelles dans le discours de ces acteurs permet d'investir la sphère propre d'expérience et de connaître les sentiments de pénibilité qui accompagnent les déplacements quotidiens.

3.3.1. Relations entre chauffeurs et usagers

Le rapport usagers-conducteurs de bus n'est généralement pas convivial sur la ligne 48. Ces derniers semblent conduire de manière brutale et saccadée.

« Vous nous prenez vraiment comme du bétail en fait (...) le fait que vous accélériez comme ça, le fait que vous nous dites pas bonjour, le fait que... (...) ce n'est pas grave si vous êtes 150 à attendre le bus. Ça va tout ensemble ces trucs-là. Il faut que les gens respectent les usagers. Ici je n'ai pas l'impression que c'est le cas ». (Sébastien)

La politesse est une nécessité selon Sébastien et s'ajoute au respect des utilisateurs du bus. Le comportement des chauffeurs devient une forme de pénibilité qui accompagne les déplacements. Se joint à cela :

« La façon dont les contrôleurs parfois s'adressent aux gens (...) certes ils [les usagers] pourraient reculer plus loin dans le bus mais il y a peut-être d'autre façon de le dire parce qu'au final on est tous là pour prendre le bus tranquillement ». (Une étudiante)

Les difficultés interviennent dans la relation entre les chauffeurs, contrôleurs de bus et les usagers. Ces pénibilités construisent un cadre d'expérience où les interrelations mettent en péril le contrôle de l'individu sur soi et produit des sentiments de malaise.

Selon Alexandra, étudiante à l'ULg, la manière de conduire de chacun des chauffeurs est liée à son tempérament, ce qui dans certains cas peut transformer le trajet en bus au Sart-Tilman en véritable épreuve d'équilibre.

« Quand on est dans le bus, il y a des chauffeurs qui roulent comme des tapés, les routes sont pas toujours en bon état non plus et honnêtement parfois, si on n'a pas de place assise faut quand même s'accrocher sérieusement. A l'allée ça va mais au retour avec la descente, ils se laissent aller, le bus ne s'arrête pas, les chauffeurs font leur trajet selon leur humeur ». (Alexandra)

Les bus qui ne s'arrêtent pas aux arrêts posent également problème et n'améliore pas l'image des chauffeurs (et du TEC) auprès de la population estudiantine.

« Ca, c'est des expériences qui arrivent une fois de temps en temps mais que tu gardes en tête ». (Sébastien)

Ces expériences vécues comme révoltantes restent en mémoire et participent à la construction d'une tension quotidienne parmi les usagers et les chauffeurs. Lors de notre semaine de terrain à Liège, nous avons également vécu un petit incident avec un chauffeur de bus, lequel refusait que nous payons avec un billet de 20€ (trop souvent contrefait), comme le montre la vidéo 5 (ANNEXE).

3.3.2. Relations entre usagers

Dans cette partie ce sont les rapports entre usagers durant les trajets qui apparaissent comme une mise à l'épreuve des mobilités. Le manque de place dans les bus favorise une proximité entre usagers. Un entourage forcé et vécu difficilement par les voyageurs :

« Beaucoup de monde. Parfois, vraiment insupportable surtout vers 19h ». (Un étudiant)

Cette forme non consentie de coprésence donne lieu à des sentiments de malaise.

« C'est vraiment juste l'entassement des personnes qui finit par me gêner ». (Une étudiante)

ENAUx et collègues (2011) affirment que des sentiments pénibles accompagnent les déplacements comme sphère propre d'expérience telle que la gêne voire la souffrance. Ces observations apparaissent sur la ligne 48, un entassement au final accepté. *« On a jamais de place assise »* (Une étudiante).

L'attitude entre usagers semble également problématique. Certains usagers privilégient leur propre confort au détriment des autres. Sébastien critique les usagers de bus, ceux qui ne laissent pas leurs places ni aux personnes âgés, ni aux femmes enceinte. Selon lui certains usagers partent du principe qu'« *on ne laisse pas la place à une femme enceinte. (...) T'es debout, t'es une femme enceinte, reste debout* ». Le post-doctorant critique également les individus qui ne sont pas conscients du fait qu'il faut partager l'espace et que souvent l'espace dans le bus n'est pas équilibré.

« Ce matin le chauffeur a finalement dit ok s'il-vous plait allez dans le fond et puis il y a quelques personnes qui l'ont fait, ce qui a équilibré pas totalement mais ça a amélioré un peu la situation. (...) Ce qui doit être fait c'est l'éducation. Il faut éduquer les gens qui prennent le bus à Liège. Et ça, ça se fait notamment via de la publicité ou des panneaux ou des petites bandes dessinés qui expliquent ces situations là et puis à force les gens vont le comprendre ». (Sébastien)

Instruire et éduquer les usagers, des qualités sociales qui permettent d'améliorer le quotidien lors de haute affluence dans les bus.

Le sentiment de proximité entre individus est accompagné de sentiments pénibles relevant des capacités individuelles des usagers :

« Quand on prend un transport en commun, on est confronté à la proximité avec l'autre, donc l'autre peut puer, avoir mauvaise haleine, il peut avoir une tête qui ne vous revient pas, il peut tousser... » (Philippe Hanocq, ingénieur architecte et urbaniste de l'ULg)

Les sentiments de dégoûts, de malaise découlent de la proximité forcée dans des bus bondés. Des situations d'inconfort qui peuvent inciter un report modal de déplacement, tel que la voiture. Prendre les transports en commun sur la ligne 48 à Liège, c'est accepter d'être véhiculé avec les autres et d'être serré.

4. CONCLUSION

Notre hypothèse générale « *les trajets en bus entre le centre-ville et le Sart-Tilman construisent plusieurs types de pénibilités* » semble se confirmer. Le concept de pénibilité d'ENNAUX, LANNOY et LORD (2011) nous a permis de détecter des pénibilités liées à l'épreuve institutionnelle, l'épreuve des aménagements et l'épreuve des capacités individuelles et donc à plusieurs types de pénibilités. L'analyse de nos données par le biais du concept de pénibilité nous a offert un bref aperçu des différents aspects éprouvants en lien avec les transports en commun entre le centre-ville et le Sart-Tilman.

Les réponses à notre question de recherche peuvent être circonscrites de la façon suivante : selon notre analyse, les pénibilités en rapport à l'épreuve institutionnelle interviennent surtout au niveau des horaires de bus qui ne sont pas respectés tant sur la ligne 48 que sur la ligne 28. L'un des problèmes primordial est celui des grèves pendant les périodes d'exams. Elles sont largement considérées comme éprouvantes par les étudiants, d'après les entretiens que nous avons effectués.

L'épreuve des aménagements démontre surtout comment interviennent les pénibilités à l'intérieur des véhicules. Nos données font ressortir que, pour certaines personnes, les places disponibles sont trop petites ou mal conçues (places d'une personne et demie), qu'à certains endroits, rien n'est prévu pour se tenir (en prévention de freinages brusques) et que le temps d'attente aux arrêts s'allonge à cause de l'imposition aux usagers de monter à l'avant du bus.

L'épreuve des capacités individuelles fait quant à elle ressortir les pénibilités intervenant dans les relations interpersonnelles. Sur ce point-là, les personnes concernées se plaignent surtout de la manière de conduire des chauffeurs et du fait que certains d'entre eux ne s'arrêtent pas aux arrêts alors qu'ils le devraient. Un élément qui ressort essentiellement dans cette catégorie est qu'il y a trop de monde dans les bus et que l'encombrement et la proximité des autres usagers lors des heures de pointe s'avère pénible. Ces pénibilités poussent les personnes concernées à utiliser différentes stratégies pour les contourner.

Durant notre séjour à Liège nous avons remarqué qu'étudier les pénibilités liés au trajet entre le centre-ville et l'Université de Liège au Sart-Tilman engendrait beaucoup de matière intéressante. Notre recherche nous a ouvert de nouvelles pistes inattendues comme les pénibilités liées à la ligne de bus 28. Pour des pistes de recherches futures il serait intéressant de recueillir l'opinion plus large des TEC et des chauffeurs de bus pour ajouter une autre perspective à la question de la pénibilité du trajet et surtout des pénibilités liées aux grèves, aux horaires non respectés et sur le rapport entre les usagers et les chauffeurs qui se sont avérés essentiels. Une éventuelle critique et possibilité d'amélioration serait d'également traiter la question des transports en commun entre le centre-ville et le Sart-Tilman sous l'angle du déplacement comme source de sensations et d'émotions positives (FLAMM, 2005).

5. BIBLIOGRAPHIE

- Bianchet, B.** 2013 : Mobilité des étudiants de l'Université de Liège. Principaux résultats. *Enquête cemul-ulg*.
- Bodson, E. et Frankignoulle P.** 1996 : le campus universitaire comme espace public : des représentations aux pratiques, *études de communication, N°18, p. 61-88*.
- Brichet, H.** 2010 : Réflexions sur l'aménagement du site universitaire du Sart-Tilman à Liège. *Ulg, travail de Master en Urbanisme et Aménagement du Territoire dispensé par TELLER, J. et REITER, S.*
- Dubuisson, M.** 1977 : *mémoires*. Liège, Vaillant-Carmane.
- Enaux, C., Lannoy, P. et Lord, S.** 2011n: Les mobilités éprouvantes. Regards sur les pénibilités de déplacements ordinaires. *Articulo-journal of urban research 7*.
- Flamm, M.** 2005 : Le vécu des temps de déplacements : cadres d'expérience et réappropriations du temps. *Publication des facultés universitaires de St-Louis*.
- Garrett, B. L.** 2010. Videographic geographies : using digital video for geographic research. *Progress in Human Geography*, 1-21.
- Hanin, Y. et Malherbe, A.** 2014 : La Transurbaine: le TCSP comme levier de renouvellement urbain de constructions de dynamiques territoriales. *Transports urbains N°123, p. 3-11*.
- Hanocq, P.** 2005 : Accessibilité et mobilité au Sart-Tilman. *Les cahiers de l'urbanisme N° 54, 55, p. 108-110*.
- La Meuse**, 13 mai 2013 cité par Todayinliege.be ; url : <http://www.todayinliege.be/TEC-changement-sur-la-ligne-58-les.html>
- Lesuisse T.** 2010 : La mobilité vers le Sart-Tilman, casse-tête chinois [en ligne], tramliege.be, 24 octobre 2010. [Http://tramliege.be/analyses/la-mobilite-vers-le-sart-tilman.html](http://tramliege.be/analyses/la-mobilite-vers-le-sart-tilman.html) [consulté le 22.03.2016]

RTBF, 2013 : A Liège, la ligne de bus 58 ne passera plus par le centre-ville [En ligne]. Mis en ligne le 1/07/2013. http://www.rtbf.be/info/regions/detail_a-liege-la-ligne-de-bus-58-ne-passera-plus-par-le-centre-ville?id=8030813 [Consulté le 18/05/2016]

Torres Aranda, A. 2011 : Etude et proposition d'amélioration de la mobilité au Sart-Tilman, Liège. Université politechnique de catalogue.

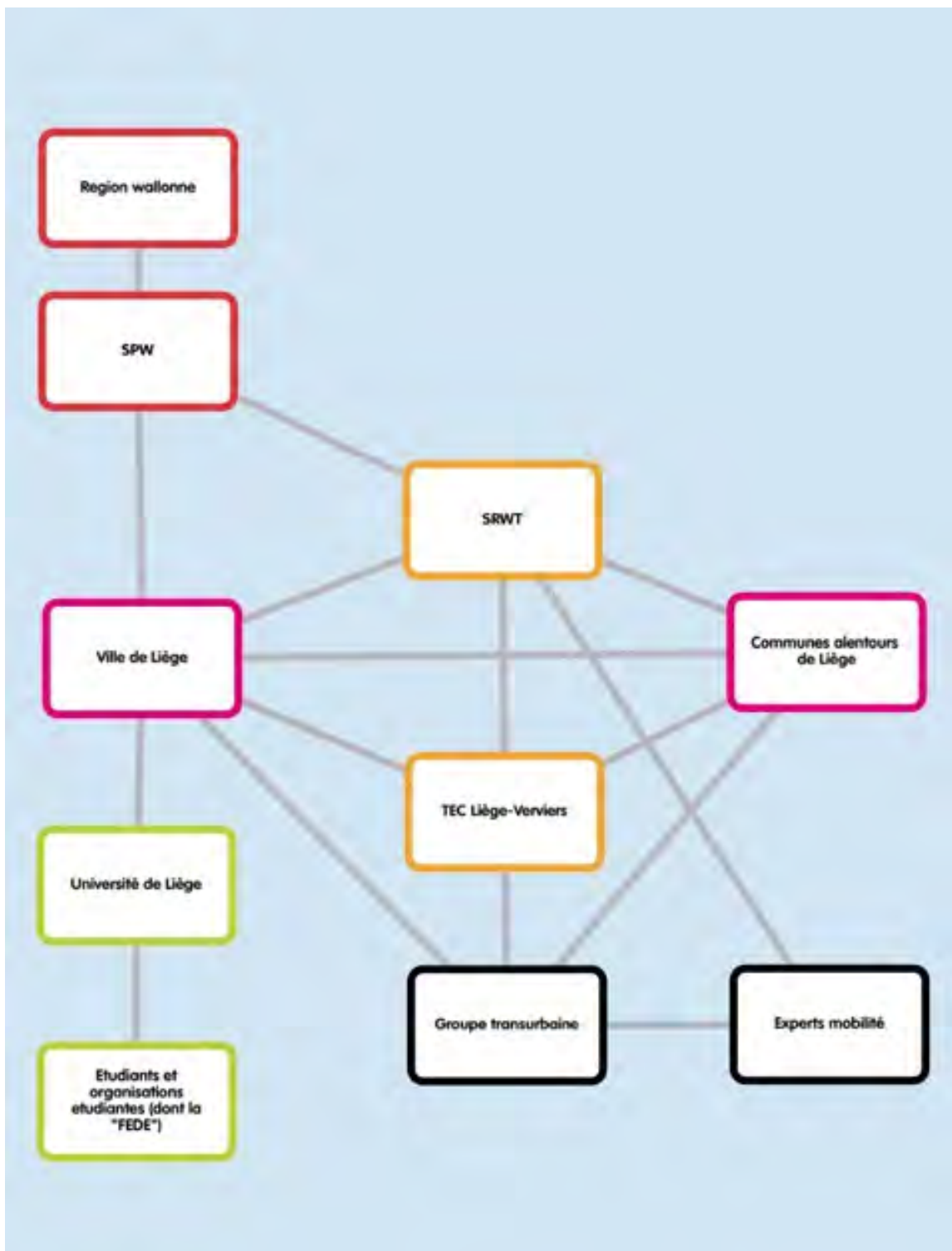
ULg Université de Liège [en ligne], [ulg.ac.be. http://www2.ulg.ac.be/le15jour/Archives/146/fedelift.shtml](http://www2.ulg.ac.be/le15jour/Archives/146/fedelift.shtml) [consulté le 20.05.2016]

ULg Université de Liège, 2014 : Zone Sud du Sart Tilman : étude de mobilité et de stationnement. *Cellule urbanisme et Mobilité.*

6. ANNEXES

5.1. Schéma

Schéma 1



5.2. Photos

Photo 1



Photo 2



Photo 3



Photo 4



Photo 5



Photo 6



5.3. Vidéos

Les vidéos sont disponibles en ligne aux adresses (url) suivantes :

VIDEO 1 : « Liège - Vidéo 1 : Arrêt "C.H.U." (terminus ligne 48), sortie du bus » : youtu.be/pYRmDRGeRlc

VIDEO 2 : « Liège – Vidéo 2 : Arrêt "Opéra" (ligne 48, premier arrêt), mardi matin » : youtu.be/AJGSLm7h5O4

VIDEO 3 : « Liège – Vidéo 3 : Route Sart-Tilman et bus arrêt "Education-Physique" (ligne 48) » : youtu.be/vAumb4qz72Y

VIDEO 4 : « Liège – Vidéo 4 : Arrêt « Université » (ligne 48), bus problème technique fumée » : youtu.be/8BHD9i6Wtb4

VIDEO 5 : « Liège – Vidéo 5 : Bus (ligne 48) refus billet de 20€ lors de l'achat des tickets » : youtu.be/LUdcy2JmwcQ

MOBILITE CYCLISTE

Valentin Comte, Nicole Jeandupeux, Camille Lepetit et Leandra Pulgarin

1. INTRODUCTION

1.1. Introduction générale

Reine dans les années 1920-1930, la bicyclette fait un retour triomphal dans de nombreuses villes européennes depuis déjà quelques années. Si ce tournant n'a pas été effectué dans toutes les villes, nombreuses sont celles qui montrent de fortes volontés dans ce sens. En effet, dans un contexte de renouvellement de la mobilité, le vélo offre de nombreux avantages de plus en plus recherchés par les services d'urbanisme. Parmi ceux-ci, il existe notamment des bienfaits au niveau sanitaire (activité physique régulière), écologique (pas d'émissions de CO₂) ou encore économique (moins cher que la voiture et stimulateur de certains pans de l'économie locale), mais également en matière de qualité du cadre de vie ou de la diminution des temps de déplacement (HERAN 2014).

Dans ce travail, nous nous intéressons à la mobilité cycliste en milieu urbain et plus particulièrement aux difficultés se dressant sur le passage des cyclistes dans leurs trajets quotidiens. Liège se prête particulièrement bien à cette étude car elle s'inscrit parfaitement dans cette tendance de renouveau de la mobilité avec de grands projets urbains visant à renouveler la mobilité de la ville et à désengorger son centre du trafic automobile. Néanmoins, les mutations sont en cours, ce qui laisse supposer que la cyclabilité de la ville est encore loin d'être parfaite.

Afin de mieux comprendre le terrain d'étude, il est important de bien saisir son contexte complexe. Celui-ci est en effet inscrit dans un pays et une région spécifique, il nous faut voir dans un premier temps leurs caractéristiques liées à la mobilité cycliste. Suite aux contextes national et régional, les spécificités locales seront approfondies. En effet, certains aspects liés à l'histoire de la ville, à sa politique de la mobilité ou encore à son mode de gouvernance doivent être évoqués pour faciliter la compréhension du sujet d'étude.

1.2. Contexte

La Belgique est divisée en trois régions : la Wallonie, la Flandre et la Région bruxelloise. Ces régions, et plus particulièrement la Wallonie et la Flandre, diffèrent fortement quant à la part modale du vélo. En effet, en 2010, le vélo était utilisé au moins cinq jours par semaine par 13% des habitants en Belgique. Ce même indicateur était de 20% en Flandre et de 4% en Wallonie (CORNELIS et al. 2012). Les raisons de l'importance de ces écarts sont complexes et difficiles à saisir, elles se traduisent par une grande disparité dans les investissements effectués par les collectivités publiques de Flandre et de Wallonie concernant le développement de la mobilité cycliste. En effet, le budget alloué au vélo s'élevait à 17 euros par habitant en Flandre entre 2009 et 2014, tandis qu'il ne s'élevait qu'à 5 euros par habitant en 2012 en Wallonie (HANOCQ 2015).

Liège s'inscrit dans ce contexte wallon avec une très faible part modale du vélo. Le plan communal de mobilité de 2004 indique en effet que la majorité des déplacements à Liège se fait en voiture (58%) et à pied (27,5%), suivi des transports publics et enfin des deux-roues (0,8%) (VILLE DE LIEGE, PLAN COMMUNAL DE MOBILITE 2016). Les raisons de ce très faible taux de déplacements à vélo s'expliquent en majeure partie par le réseau routier, dont la qualité empêcherait les cyclistes de se déplacer efficacement et de manière sécurisée, mais peut-être également par la topographie du lieu (pente de la vallée de la Meuse). Si le réseau routier est peu adapté à la bicyclette, c'est dû à une tradition culturelle du « tout-à-la-voiture » développée à Liège dans les années 60 (HALEUX 2016). Le but initial était de structurer la ville pour permettre des déplacements en voiture optimaux, entre autres avec des axes routiers pénétrant jusqu'au cœur de la cité. Par conséquent, il existe dans cette ville, ce que Johan Tirtiaux appelle, un habitus automobile, une « reproduction de schéma »¹.

Un autre problème est lié au mode de gouvernance de Liège. En effet, certaines voiries sont régies au niveau régional, c'est notamment le cas de certains grands axes routiers, alors que d'autres sont supervisées par la commune, notamment les routes de quartiers (SCHMITZ 2016).

« Ces rues structurantes pour le trafic routier, elles, elles sont gérées par la région Wallonne, donc le niveau régional qui est donc un autre niveau de décision et sur lequel l'autorité locale ne peut pas directement appliquer ses souhaits et ses recommandations. » (Schmitz, responsable de la mobilité douce à Liège)

Pour agir efficacement sur tout le territoire liégeois et ainsi améliorer la qualité du réseau cyclable, il y a un effort conjoint à entreprendre. De plus, la commune de Liège a un poids démographique relativement faible par rapport à toute l'agglomération. Les orientations politiques du centre ne sont pas les mêmes que celles des communes périphériques, avec notamment plus de velléité à développer les mobilités douces au centre et un conservatisme à l'utilisation centrale de la voiture pour la périphérie (HALEUX 2016). Par ailleurs, on assiste à une paupérisation du centre de Liège. En effet, les plus fortunés ont tendance à aller s'installer vers les couronnes éloignées, cela implique une diminution du montant des rentrées fiscales en provenance des impôts, et donc moins de budget pour les projets de la ville de Liège (HALEUX 2016).

C'est dans ce contexte de prise d'importance de la mobilité douce que la ville de Liège a constaté qu'elle avait un « déficit en équipement, services et promotion » (HANOCQ 2015). La municipalité a dès lors développé divers programmes d'action pour favoriser et promouvoir la pratique du vélo dont le « Plan communal cyclable » réalisé dans le cadre du projet « Wallonie cyclable » lancé par le Gouvernement Wallon. Ce plan a permis à la ville d'être sélectionnée en 2010 par le gouvernement pour être une ville pilote. Ce statut permet à Liège de recevoir environ 800'000 euros par an sur une période de quatre ans entre 2012 et 2016 auxquels s'ajoutent encore 30% de cette somme chaque année versée par la commune (VILLE DE LIEGE, LIEGE VILLE PILOTE WALLONIE CYCLABLE 2016). Notons que le vélo n'est qu'un des domaines du changement de paradigme de la mobilité à Liège. En effet, il y a également une volonté d'améliorer les déplacements piétons et ceux en transports publics. Lancés conjointement par le pouvoir régional et communal, ces plans présentent l'avantage de pouvoir agir sur les infrastructures régionales et communales. Notons encore que le projet de tram, favorisant potentiellement la mobilité cycliste, est pour l'instant encore en phase préparatoire (VILLE DE LIEGE, LE TRAM VA REDESSINER LA VILLE 2016).

¹ Tirtiaux J. Responsable du GRACQ. Entretien réalisé le 12.04.2016.

Le plan Wallonie cyclable « englobe toute une série d'actions qui ont pour but d'améliorer les conditions de la pratique du vélo et augmenter significativement son utilisation en Wallonie d'ici 2020. » (PORTAIL DE LA WALLONIE, PORTAIL DE LA MOBILITE 2016). Concrètement, les objectifs visent une augmentation de la part modale du vélo, notamment en améliorant la qualité des infrastructures cyclables, l'offre de stationnement, la lutte contre les vols, l'intermodalité vélo-transport public, la promotion de la pratique du vélo en milieu scolaire et professionnel ainsi que le vélotourisme. Ces actions sont reprises au niveau communal dans le « Plan communal cyclable » mis en œuvre avec l'aide des investissements mentionnés auparavant, qui ont pour but de permettre « à la Ville de Liège de développer un réseau cyclable structurant desservant les quartiers et les différents pôles de la Ville, prioritairement dans la zone dense de la vallée, où le potentiel de déplacements à vélo au quotidien est le plus élevé. » (VILLE DE LIEGE, LIEGE VILLE PILOTE WALLONIE CYCLABLE 2016).

Néanmoins, le milieu urbain relativement dense de la ville de Liège (environ 200'000 habitants sur 70 km²) regroupé sur le fond plat de la vallée présente un potentiel cyclable élevé, notamment avec la présence de plus de 20'000 étudiants universitaires (UNIVERSITE DE LIEGE, CHIFFRES CLES 2016), et de la part élevée de ménages ne disposant pas de voiture (37% selon le Plan communal cyclable).

1.3. Problématique

Notre travail s'inscrit dans la problématique des alternatives à la voiture à Liège et plus précisément sur la mobilité cycliste. Comme évoqué précédemment, la ville de Liège a la volonté de développer son réseau cyclable et reçoit des subventions pour ce faire. Malgré cela, la ville a un déficit important en matière de réseau cyclable notamment à certains lieux identifiés comme des points noirs par les autorités communales, qu'elles définissent comme des « endroits présentant à la fois un grand danger/inconfort pour la pratique du vélo et un caractère inévitable pour les cyclistes, du fait de leur localisation sur un itinéraire cyclable important, de l'absence d'alternative raisonnable et du potentiel cyclable » (PORTAIL DE LA WALLONIE, PORTAIL DE LA MOBILITE 2016). Ce sont donc des lieux de passages importants où la pratique du vélo est manifestement entravée par différents facteurs. Par conséquent, circuler à vélo dans la ville se révèle complexe et parfois même dangereux. Cela pourrait donc en partie expliquer la faible part modale du vélo à Liège.

Pour notre problématique, nous avons choisi de nous focaliser sur les différents conflits que ce réseau cyclable problématique peut engendrer entre les différents usagers de la route à Liège. Nous pensons que ces conflits peuvent également expliquer la faible part modale du vélo à Liège. Nous porterons une attention particulière aux conflits entre les cyclistes et les piétons, les cyclistes et les bus ainsi qu'entre les cyclistes et les voitures. Pour ce faire, nous avons choisi de ne pas nous focaliser sur un seul endroit ou trajet particulièrement problématique du réseau mais d'élaborer une typologie des différents problèmes du réseau cyclable qui mènent à ces conflits. Par conséquent, nous nous intéressons, dans un premier temps, aux problèmes structurels, c'est-à-dire aux problèmes qui découlent des infrastructures du réseau cyclable. Dans un deuxième temps, nous nous intéressons aux différents types d'incivilités de la part des usagers de la route envers les cyclistes qui conduisent à des conflits.

1.4. Concepts

Dans ce chapitre, nous abordons les concepts qui nous permettront de répondre à notre question de départ concernant la mobilité cycliste à Liège. Nous utilisons le concept d'espace d'Henri Lefebvre (1974) qui nous permettra ensuite d'amener celui de discontinuité défini par

le groupe de recherche « Interfaces » (2008) et qui constituera le concept central de notre recherche. Finalement, nous développerons le concept de conflit d'usage ainsi que la notion d'incivilité, également nécessaires pour répondre à notre question.

1.4.1. *L'espace en géographie*

Dans un premier temps, il nous semble important de définir le concept d'espace en géographie. En effet, dans le cadre de notre recherche, nous étudions le réseau cyclable liégeois en le considérant comme un espace. Il nous paraît donc essentiel de commencer par aborder l'espace en géographie et de déconstruire cette notion afin de mieux la cerner. Pour ce faire, nous nous appuyons sur la théorie d'Henri Lefebvre (1974) sur la « *triplicité de l'espace* » car elle nous semble appropriée à l'analyse des phénomènes urbains qui nous intéressent. Dans « *la production de l'espace* », Lefebvre (1974) définit l'espace comme étant un espace conçu, perçu et vécu, tout en insistant sur le fait qu'« *une telle distinction doit se manier avec beaucoup de précaution. Elle introduirait vite des dissociations, alors qu'il s'agit au contraire de restituer l'unité productive* » (LEFEBVRE 1974 : 53 cité par MARTIN 2006 : 4).

Dans notre recherche, nous considérons donc le réseau cyclable liégeois comme un espace selon la définition de Lefebvre (1974). En effet, le réseau cyclable (et ses infrastructures) est un espace conçu, c'est-à-dire aménagé par des urbanistes et des planificateurs. En d'autres termes, il s'agit des représentations de l'espace. Puis, le réseau cyclable est perçu par ses usagers car il se trouve associé à la réalité quotidienne et urbaine. En effet, il contient des « *lieux spécifiés et ensembles spatiaux propres à chaque formation, en assurant sa continuité dans une relative cohésion* » (MARTIN 2006 : 4). Autrement dit, il correspond à la pratique spatiale des cyclistes qui s'approprient l'espace du réseau cyclable. Finalement, l'espace de ce réseau cyclable liégeois est vécu par ses usagers qui le dotent de symboles. C'est un espace « *dominé et subi, que l'imagination tente de s'approprier et de modifier. Il recouvre ainsi l'espace physique en utilisant symboliquement ses objets* » (MARTIN 2006 : 4). Il correspond à des espaces de représentations liés à la dimension sensorielle ou aux différentes perceptions qu'ont les usagers de l'espace cyclable. Pour le travail qui suit, nous avons choisi de nous focaliser uniquement sur les espaces conçu et perçu.

Cette définition de l'espace par Henri Lefebvre (1974), nous permet à présent d'aborder le concept central de notre travail, celui de discontinuité. En effet, nous ferons une distinction entre deux types de discontinuité, l'une se trouvant dans l'espace conçu et l'autre dans l'espace perçu d'Henri Lefebvre.

1.4.2. *La discontinuité*

La discontinuité peut être définie comme une rupture dans l'espace. Autrement dit, « *la discontinuité entre au moins deux portions d'espace renvoie à l'idée de séparation, de rupture, de saut, de changement de système spatial* » (BRUNET 1967 ; GAY 1995 ; HUBERT 1993 cité par INTERFACES 2008 : 194). C'est pourquoi, il nous a paru important de définir précédemment ce que nous considérons comme étant un espace. Ainsi, nous partons de l'hypothèse que l'espace du réseau cyclable urbain liégeois est en certains lieux rompu, c'est-à-dire discontinu.

Dans notre recherche, nous nous focalisons sur les discontinuités au sein des réseaux. Interfaces (2008 : 195) en distingue deux : les discontinuités structurelles et les discontinuités fonctionnelles. Puis, les incivilités liées aux discontinuités seront abordées. Comme évoqué précédemment, ces discontinuités ont chacune lieu dans un espace lefebvien différent.

1.4.2.1. *Discontinuités structurelles*

Selon Interfaces (2008), les discontinuités structurelles sont des discontinuités qui reflètent un changement de nature des liens du réseau, en d'autres termes de sa structure. Ces discontinuités structurelles sont des différenciations techniques, telles des changements de caractéristiques des infrastructures. Pour notre recherche, il s'agit de repérer les changements de nature des infrastructures dans le réseau cyclable liégeois tels une piste cyclable qui s'arrête ou une interruption dans la signalétique. Il s'agira également de montrer en quoi l'absence d'infrastructure ou le fait que celle-ci soit mal agencée, tend à générer des conflits entre les divers usagers de la route. Cela correspond à une discontinuité dans l'espace conçu du réseau cyclable selon la distinction que fait Lefebvre (1974). Dans notre travail, nous nous focalisons sur les discontinuités structurelles menant à des discontinuités fonctionnelles.

1.4.2.2. *Discontinuités fonctionnelles*

Les discontinuités fonctionnelles se rapportent au fonctionnement du réseau, c'est-à-dire aux « conditions d'acheminement des flux » (INTERFACES 2008 : 195). Selon Interfaces (2008 : 195), « elles apparaissent lorsque l'écoulement des flux est altéré au niveau d'un nœud ». Dans notre travail, il s'agit d'étudier les altérations de flux des cyclistes liégeois dans le réseau cyclable et leurs conséquences sur la pratique des cyclistes. Autrement dit, les discontinuités fonctionnelles correspondront aux comportements d'adaptation des cyclistes. Par exemple, si les cyclistes doivent s'arrêter, pousser le vélo, emprunter le trottoir, etc. Cela correspond à une discontinuité dans le perçu de l'espace cyclable (selon la distinction de Lefebvre), en d'autres termes dans « la réalité urbaine » (MARTIN 2006 : 4) caractérisée par le réseau cyclable. Ici, nous nous intéressons aux discontinuités fonctionnelles qui mènent à des conflits entre les différents usagers de la route.

1.4.2.3. *Discontinuités et incivilités*

Nous nous intéressons également aux incivilités menant à des discontinuités fonctionnelles (comportements d'adaptation) et à des conflits entre les différents usagers de la route. « La notion d'incivilité regroupe un spectre très large de conduite : l'indifférence, l'impolitesse, les dégradations, les expressions diverses de l'agressivité verbale [...] et parfois même physique. [...] les espaces dans lesquels ces actes se manifestent sont également de nature différente. Le plus souvent, il s'agit d'espaces ouverts au public. » (SAUTKINA et al. 2004 : 4). Pour notre travail, nous considérons les incivilités comme des comportements jugés inappropriés dans le sens où ils peuvent engendrer des dangers et des conflits d'usage entre les différents usagers de la route. Par exemple, une voiture qui se gare sur une piste cyclable. Celles-ci (les incivilités) ne découlent pas forcément du réseau structurel.

1.4.3. *Conflits d'usage*

Un troisième et dernier concept qui nous paraît intéressant à développer dans cette partie est celui de conflit d'usage. En effet, afin de cibler notre analyse, notre recherche se focalise sur les différentes discontinuités et les incivilités engendrant des conflits d'usage. La notion de conflit d'usage est « utilisée pour caractériser des situations d'opposition portant sur l'utilisation de sous-ensembles spatiaux. Il s'agit de la dénonciation d'incompatibilités entre certaines formes d'appropriation ou d'exploitation des espaces [...] » (MELE 2013 : 1). Concernant la mobilité cycliste en ville de Liège, il s'agit de repérer les discontinuités liées à un conflit pour l'espace entre les cyclistes et les autres usagers de la route, tels les automobilistes, les bus et les piétons. En effet, les discontinuités structurelles et les incivilités peuvent déboucher sur des conflits d'usage. De plus, ceux-ci peuvent déboucher sur des discontinuités fonctionnelles et de nouveaux conflits d'usage.

1.5. Question de départ et axes de recherche

Les concepts qui découlent de notre problématique nous permettent de poser la question de départ suivante : *En quoi les discontinuités du réseau cyclable liégeois et les incivilités des usagers de la route induisent-elles des conflits d'usage ?*

Dans un premier temps, nous nous demandons : De quelles natures sont les discontinuités du réseau cyclable à Liège et quelles formes de conflits d'usage engendrent-elles ?

Cette sous-question représente notre premier axe d'analyse et concerne les discontinuités structurelles et fonctionnelles qui ont été définies. Ainsi, nous nous intéressons aux infrastructures et à leurs conséquences sur l'altération des flux de cyclistes dans les espaces conçu et perçu du réseau cyclable liégeois. Et ce, en se focalisant sur les conflits d'usage entre les différents utilisateurs du réseau urbain, c'est-à-dire entre les cyclistes et les vélos, les cyclistes et les bus ainsi qu'entre les cyclistes et les voitures.

Dans un deuxième temps, nous nous demandons : Comment certaines incivilités conduisent-elles à des conflits d'usage ?

Cette sous-question représente le second axe de notre analyse et concerne l'expérience vécue des cyclistes liégeois. En effet, nous nous focalisons sur les incivilités des différents usagers de la route envers les cyclistes pouvant conduire à des conflits d'usage et à des comportements d'adaptation. Ces incivilités ne découlent pas forcément de la structure du réseau bien qu'elle puisse les influencer.

1.6. Méthodologie

Cette partie traite des méthodes que nous avons utilisées pour répondre à notre question de recherche : *En quoi les discontinuités du réseau cyclable liégeois et les incivilités des usagers de la route induisent-elles des conflits d'usage ?* Les données qualitatives que nous avons récoltées proviennent d'une démarche auto-ethnographique, d'entretiens semi-directifs effectués avec deux experts de la mobilité cycliste et deux cyclistes liégeois, ainsi que par des observations ayant pour support la photographie et la vidéo.

1.6.1. Recherches préalables / Prises de contact

Le terrain étant de courte durée, il nous a été particulièrement bénéfique, au préalable, de cerner au mieux le contexte liégeois sur la question du deux-roues en milieu urbain. Le tour de la documentation portant sur cette thématique, que nous avons mené depuis la Suisse, nous a permis d'identifier les « points noirs », qui ont été, dans un premier temps, le pilier de notre recherche. Cependant, une fois sur le terrain, ceux-ci ont quelque peu perdu en pertinence. En effet, comme nous allons l'explicitier par la suite, nous avons observé un écart significatif entre l'idée que nous nous étions faite de la pratique du vélo à Liège et la réalité du terrain.

En parallèle, nous avons contacté l'association Pro Velo et le Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens (GRACQ) à Liège, ce qui nous a permis d'obtenir un entretien avec Johan Tirtiaux, responsable de ce groupe. Cela a été un atout pour structurer notre semaine à Liège.

1.6.2. Auto-ethnographie

Dans un premier temps, la focalisation de notre recherche portait sur l'étude de la nature des « points noirs ». Ainsi, il nous a paru judicieux d'expérimenter personnellement le passage de ces lieux identifiés comme dangereux/inconfortables à la pratique du vélo.

Par conséquent, nous avons approché la ville de Liège en abordant un statut de chercheur,

mais aussi de participant (ce qui nécessite une constante réflexivité). Selon Dupont (2014 : 2), « *l'auto-ethnographie s'est implantée comme pratique ethnographique et comme méthode favorisant l'inclusion de l'expérience personnelle du chercheur comme « étudiant », c'est à dire comme scientifique, et comme « étudié », c'est à dire comme une personne ayant eu à divers degrés une expérience de l'intérieur.* » Il ajoute que l'auto-ethnographie permet la transition entre le travail de terrain / les notes de terrain et le texte académique qui est écrit au retour : « *Les notes de terrains se rapportent à l'histoire du terrain, ce qui a été vu et observé, alors que le texte scientifique concerne l'interprétation ; l'auto-ethnographie fait le lien entre les deux à partir d'une lecture et en éclairant le texte interprétatif.* » (DUPONT 2014 : 3).

Dès lors, appliquer cette méthode nous a permis de nous imprégner du terrain d'étude en adoptant la condition de cycliste dans la ville de Liège. Toutefois, cette démarche nous a surtout amené à retravailler notre question initiale, qui était particulièrement centrée sur les « points noirs ». En effet, cette auto-ethnographie a laissé à chacun de nous une impression très mitigée quant aux aménagements cyclables actuels de la ville de Liège. Nous avons expérimenté une ville peu adaptée à la pratique de la bicyclette. D'ailleurs, le terme de « gros point noir », en désignant la ville de Liège, sera évoqué par Johan Tirtiaux durant son entretien, terme qui nous paraît parfaitement représenter la ville et son rapport au vélo.

1.6.3. Entretiens semi-directifs « d'experts »

Le premier entretien a été effectué avec Johan Tirtiaux, responsable du Groupe de Recherche et d'Action des Cyclistes Quotidiens, une « *association qui représente les usagers cyclistes en Belgique francophone et qui défend leurs intérêts* » (GRACQ 2016), dans l'expectative que celui-ci puisse nous éclairer sur les caractéristiques des « points-noirs ».

Nous avons réalisé un second entretien d'expert avec Marie-Claire Schmitz, appelée aussi « Madame vélo » de par son statut de responsable de la mobilité douce de la ville de Liège. Cet entretien nous a permis de cerner des problématiques portant davantage sur du « concret », c'est à dire les politiques mises en place, les divers aménagements réalisés ou en cours de réalisation, etc.

Ces entretiens ont été semi-directifs dans le sens où ils n'ont pas été intégralement ouverts, ni canalisés par un nombre important de questions précises. Ils peuvent être définis comme des entretiens d'experts si nous nous référons à Meuser et Nagel (2002), c'est à dire que l'individu interviewé n'a pas été au centre de l'intérêt en tant que personne, mais grâce à ses compétences en tant qu'expert dans un champ spécifique. En l'occurrence, ces entretiens nous ont été d'une grande aide pour nous familiariser avec le contexte de la mobilité cycliste à Liège, en évoquant un large éventail de questions portant sur le vélo : les politiques, les infrastructures, les mentalités, etc. Par ailleurs, le contraste entre le discours très engagé et critique du responsable du GRACQ, et celui plus nuancé, mais peut-être moins libéré de la responsable de la mobilité douce de la ville, nous a donné deux angles de vue, ce qui constitue un apport bénéfique pour notre travail.

1.6.4. Entretiens avec deux cyclistes

Nous avons constitué une grille d'entretien à partir de nos rencontres avec les « experts » et également à partir de notre auto-ethnographie et de nos observations. Ainsi, les questions destinées aux deux cyclistes portaient principalement sur leur condition de cycliste à Liège, leurs convictions, leur expérimentation de la ville, leurs potentiels comportements d'adaptation face à des infrastructures inadéquates et sur les conflits d'usage auxquels ils ont été confrontés.

L'échantillon n'est toutefois pas représentatif de l'impression générale de l'ensemble des cyclistes liégeois. Cependant l'un de nos deux interviewés est un employé de l'association Pro

Vélo et est ainsi confronté quotidiennement aux cyclistes liégeois. Il s'est alors placé en tant que porte-parole de ceux-ci pour répondre à nos questions.

De plus, nos deux intervenants pratiquent le vélo quotidiennement et se définissent eux-mêmes comme des cyclistes assidus et militants. Ainsi, leur entretien s'est révélé intéressant puisqu'il illustre, renforce ou nuance nos idées, nous donnant ainsi de la matière supplémentaire pour répondre à notre question de recherche.

1.6.5. Observation : Photographies / Vidéos (plans fixes)

Durant nos réflexions antérieures à la semaine à Liège, nous envisagions de nous rendre à autant de points noirs nécessaires pour représenter le panel de « discontinuités » évoqué durant les entretiens et expérimenté pendant notre auto-ethnographie. Nous espérions que cette stratégie nous permette de soulever les deux axes de nos sous-questions. Finalement, nous avons observé que les « points noirs », identifiés par les autorités de la ville comme des espaces difficilement praticables par les cyclistes, sont des lieux particulièrement marqués par des discontinuités structurelles (et fonctionnelles). Cependant, nous n'avons pas restreint nos observations à ceux-ci, car ils ne représentent pas toutes les discontinuités évoquées durant les entretiens et observés pendant notre auto-ethnographie. En effet, comme nous l'avons déjà évoqué, notre étude se focalise sur les différentes discontinuités (structurelles et fonctionnelles), ainsi que sur les incivilités qui engendrent des conflits entre les usagers de modes différents. Ainsi pour répondre à notre question de recherche, il nous fallait cerner l'ensemble des « discontinuités » présentes dans la ville de Liège pour ainsi être confronté au maximum de comportements d'adaptations et de conflits d'usage en découlant. Dès lors, nous n'avons pas prédéfini un terrain d'étude strictement délimité, mais nous avons choisi d'énumérer les différentes discontinuités structurelles. En conséquence, cette démarche est critiquable dans la mesure où il est possible que nous ayons omis certaines discontinuités structurelles propres au réseau cyclable liégeois.

Nous avons fait usage de la photographie et de plans vidéo, afin de garder des traces de nos observations, ainsi que de nous fournir du contenu à analyser et de nous permettre d'illustrer les propos de nos interlocuteurs. La démarche consistait en la réalisation de prises de vue de discontinuités structurelles (ex. coupure nette de piste cyclable) ainsi que fonctionnelles (ex. cyclistes empruntant le trottoir) et d'incivilités, qui sont alors génératrices de conflits d'usage.

1.6.6. Apports des méthodes utilisées

Afin de répondre à notre premier axe de recherche, nous avons utilisé les entretiens avec les experts dans le but de cerner les lieux où l'on retrouve une ou des discontinuités structurelles. Ainsi, il est ressorti de ces entretiens que les SUL, les ponts, les infrastructures cyclables non-continues, les voies mixtes et l'absence d'une infrastructure cyclable constituent des discontinuités structurelles. Puis, l'entretien effectué avec deux cyclistes nous a permis de saisir la manière dont ils se comportent face aux discontinuités structurelles. Ils nous ont également éclairés sur les conflits d'usage découlant des discontinuités. Par la suite, l'auto-ethnographie, la vidéographie et la photographie nous ont permis de cerner les caractéristiques des discontinuités structurelles et d'amener des illustrations à notre analyse. Ces méthodes nous ont également été utiles pour confronter ce qui a été évoqué par les experts et les cyclistes lors des entretiens, avec la réalité du terrain.

Pour ce qui est de notre deuxième axe de recherche, c'est principalement l'auto-ethnographie qui nous a permis de mettre en exergue l'existence d'incivilités ainsi que de comprendre les conflits d'usage qu'elles créent et les comportements d'adaptation qui en résultent. Il nous a également été mentionné l'existence d'incivilités, surtout relatives à la vitesse des automobilistes, lors de notre entretien avec deux cyclistes liégeois.

2. ANALYSE

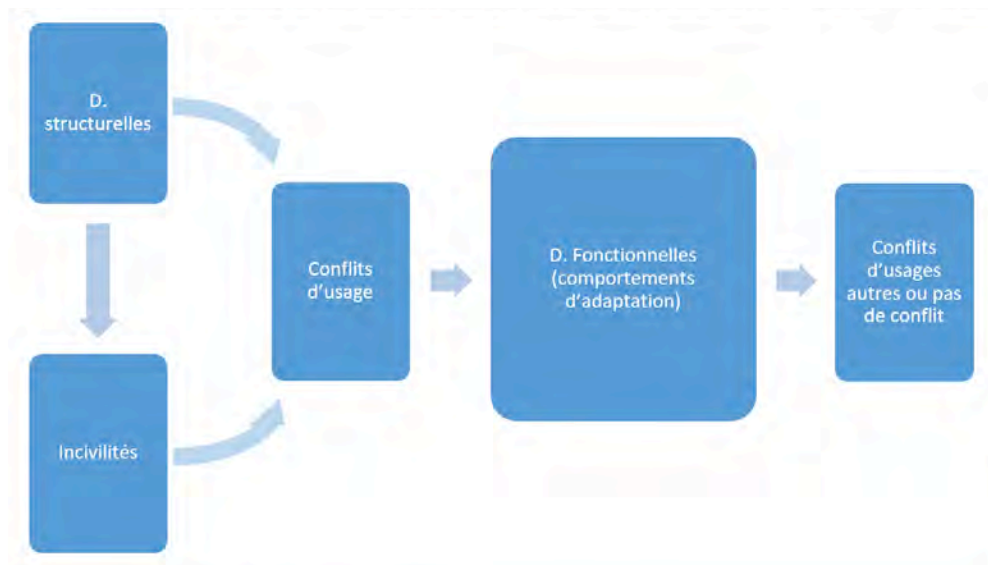
Dans cette partie, nous analysons les données récoltées au cours du terrain. Nous exposons les différents cas problématiques rencontrés pour les cyclistes à Liège et ce, malgré les efforts entrepris par la ville.

Dans un premier temps, chaque type de discontinuité structurelle est exposé. Celles-ci génèrent des conflits d'usage qui impliquent l'apparition de discontinuités fonctionnelles, correspondant à des comportements d'adaptation, et pouvant mener à d'autres conflits d'usage. Par exemple, des conflits entre les piétons et les cyclistes peuvent émerger quand ces derniers, en évitant une infrastructure mal agencée, empruntent le trottoir. Cela nous permet de répondre à notre première sous-question.

Dans un deuxième temps, nous nous focalisons sur les incivilités entre les différents usagers de l'espace urbain liégeois. Celles-ci impliquent des conflits d'usage et des discontinuités fonctionnelles, qui peuvent former d'autres conflits d'usage. Par exemple, des piétons ne respectant pas les délimitations d'une piste cyclable peuvent contraindre les cyclistes à emprunter un itinéraire différent, malgré l'efficacité de l'infrastructure. Toutefois, comme nous le verrons par la suite, ces incivilités peuvent aussi découler de discontinuités structurelles. Ceci dans le but d'apporter des réponses à notre deuxième sous-question.

Le schéma ci-dessous illustre les processus que nous venons d'énoncer.

Schéma 1 : Logiques de formation des conflits d'usage



Source 1 : Valentin Comte, Nicole Jeandupeux, Camille Lepetit et Leandra Pulgarin

2.1. Discontinuités structurelles, conflits d'usage et comportements d'adaptation

2.1.1. Absence d'infrastructures

Nous avons observé à plusieurs reprises une absence d'infrastructure propre aux cyclistes. Ce manquement est particulièrement frappant dans les zones à 50km/h et notamment dans les carrefours.

L'absence d'infrastructure constitue une discontinuité structurelle et provoque des discontinuités fonctionnelles marquantes dans le réseau liégeois car le cycliste doit alors revendiquer sa place dans des lieux ne lui en laissant parfois aucune, il se voit alors contraint

de partager la place avec les voitures (Figure 1). Si pour les cyclistes aguerris ce n'est pas un problème insurmontable, pour des cyclistes moins à l'aise, l'utilisation de ces endroits est problématique et génère des comportements d'adaptation. Nous avons ainsi remarqué qu'une proportion non marginale de cyclistes évite ces endroits en changeant d'itinéraire, en descendant du vélo pour franchir l'obstacle à pied ou encore, en roulant sur les trottoirs (ce qui crée d'autres conflits d'usage). Les cyclistes plus aguerris, lorsque le trafic est dense et la route étroite, peuvent avoir comme stratégie d'adaptation de slalomer entre les voitures.

Figure 1 : Etroitesse des rues



Source 2 : Valentin Comte, Nicole Jeandupeux, Camille Lepetit et Leandra Pulgarin

2.1.2. Réseau non continu

Si les efforts entrepris par la ville de Liège sont bien visibles, il nous semble néanmoins évident que la cohérence du résultat actuel laisse encore à désirer.

« Moi je vois que petit à petit ça s'améliore, mais un peu en dépit du bon sens, car comme vous l'aurez constaté, les aménagements s'interrompent tout à coup, brutalement sans aucune solution de transition, même pour repasser sur la route. » (Cycliste 1)

En se focalisant sur les points noirs identifiés, la ville de Liège s'est attelée, dans un premier temps, à leur résolution sans prendre suffisamment en compte les liaisons entre ces différents points. *« On a travaillé par tronçon centraux prioritaire avec ensuite en reliant cette partie ci de la ville sous le quartier de la rue de Hesbaye et puis ensuite en allant en rive droite et en travaillant là, plutôt par poche de quartier. »* (Schmitz, responsable de la mobilité douce à Liège). Il en résulte qu'à certains endroits les infrastructures sont adéquates sur une certaine distance et soudainement disparaissent². Ceci crée des discontinuités structurelles et fonctionnelles et peut être très déconcertant pour le cycliste.

« [...] le truc s'interrompt tout d'un coup et on se retrouve sur le trottoir comme les piétons pour 20 mètres puis de nouveau l'aménagement est fait. De nouveau il y a un truc qui cloche un peu. Mais ça c'est tout le temps à Liège. » (Cycliste 1)

Les transitions entre les zones bien aménagées et les zones non-aménagées se font parfois difficilement et peuvent déboucher sur des conflits d'usage avec les automobilistes car la place du cycliste n'est plus signalée. Cela entraîne différents comportements d'adaptation et de possibles nouveaux conflits d'usage.

On observe ce genre de problèmes également sur des pistes cyclables séparées des routes. Les transitions entre les pistes cyclables et les routes sont parfois brusques et peu pratiques, voire

² Voir en bibliographie, vidéo 1

dangereuses. Nous avons par exemple repéré ce problème sur la rue du Plan Incliné³, la réinsertion sur la route est soudaine et se fait au niveau du passage piéton. Il s'agit alors d'être doublement attentif aux piétons et aux voitures. Le manque de signalétique peut ici pousser les cyclistes à rester sur le trottoir s'ils vont vers la gare des Guillemins, ce qui crée un nouveau conflit d'usage avec les piétons pouvant être particulièrement problématique aux heures de pointe.

2.1.3. Voies mixtes

La politique liégeoise du vélo essaie le plus souvent possible d'intégrer la circulation cycliste aux autres flux. Cette volonté se traduit par une ouverture progressive des voies pour les bus aux vélos ainsi que par la création de tronçons ouverts aux piétons et aux cyclistes.

2.1.3.1. Vélos-bus

Ces tracés semblent a priori être une bonne solution pour la circulation cycliste, ils permettent en effet, de réserver aux vélos un large espace privé de voitures. Cette solution fonctionne bien, lorsqu'il n'y a pas de bus :

« Alors ça c'est un autre souci, pour les cyclistes liégeois, ils étaient contents que les zones bus soient ouvertes aux cyclistes, mais la ville avait fait une brochure pour dire que les cyclistes doivent se planquer à droite quand les bus arrivent. Mais je trouve que quand on se fait dépasser par un machin pareil, on n'est pas rassuré. » (Tirtiaux, responsable du GRACQ)

Nous avons pu constater une discontinuité structurelle, car la cohabitation bus-vélos y est rendue difficile par l'étroitesse de ces voies. En effet, la démarche de la commune a souvent été de peindre une signalétique pour cycliste au sol sans pour autant élargir cet espace. Il en résulte que bien souvent un bus ne peut pas dépasser un deux-roues sans se déporter sur les voies réservées aux voitures qui sont elles-mêmes encombrées la plupart du temps et cela peut alors entraîner des conflits d'usage.

Cette situation est problématique pour les bus, qui sont souvent mis sous pression par des horaires à respecter, et pour les cyclistes, qui peuvent ressentir la présence du bus derrière eux comme oppressante et ainsi adopter des comportements d'adaptation inadéquats. Certains vont alors se coller au trottoir pour permettre au bus de les dépasser, mais ceci les met en danger car, selon les experts, la distance minimale pour dépasser doit être de 80cm voire 1m (TIRTIAUX 2016). D'autres vont simplement abandonner l'espace qui leur est attribué pour rouler sur le trottoir, ce qui peut engendrer un conflit d'usage avec les piétons (Figure 2). Par conséquent, ces voies mixtes-ci sont particulièrement problématiques pour les cyclistes et engendrent des conflits d'usage.

³ Voir en bibliographie, vidéo 2

Figure 2 : Conflit d'usage vélo-bus



Source 3 : Valentin Comte, Nicole Jeandupeux, Camille Lepetit et Leandra Pulgarin

2.1.3.2. Vélos-piétons

Les conflits d'usage entre vélos et piétons peuvent être engendrés par un manque d'infrastructures qui poussent le cycliste à rouler sur le trottoir. Mais dans d'autres situations, ces conflits d'usages sont induits par l'infrastructure. Il s'agit de ces zones mixtes où la municipalité a décidé de ne pas séparer les voies, « *Il y a une volonté de garder ces piétonniers accessibles à la fois aux vélos et aux gens* » (Cycliste 2). Si le principe est intéressant, la pratique de ces voies est délicate pour le cycliste et le piéton. Ce manque d'infrastructure ou ces infrastructures mal adaptées correspondent donc à des discontinuités structurelles qui peuvent générer des conflits d'usage et différents comportements d'adaptation.

En effet, pour les cyclistes la conduite sur ces passages demande selon l'affluence des piétons de réduire considérablement sa vitesse et de slalomer entre eux⁴. Nous remarquons donc ici des discontinuités structurelles et fonctionnelles étant donné que l'infrastructure proposée force les cyclistes à ralentir et à éviter les obstacles. Pour les piétons, cela peut-être dérangentant et dangereux de se faire frôler par un deux-roues.

Nous avons repéré trois endroits représentatifs de ce principe : les quais de la Meuse sur la voie cyclable faisant partie du réseau Ravel⁵, la Passerelle Saucy et le trottoir ouest de la rue du Plan Incliné. Le premier est considéré par certains usagers comme étant trop étroit par endroit,

« Je prenais tout le temps le Ravel vers la Meuse, il n'est pas très bien foutu, très étroit par endroit. Et ce n'est pas à proprement parlé une piste cyclable. Les revêtements ne sont pas géniaux » (Cycliste 1)

Ici on retrouve donc une situation qui implique que les dépassements sont parfois difficiles. Le deuxième endroit représentatif est assez large mais, selon Johan Tirtiaux, les autorités ont décidé de ne pas attribuer un espace uniquement aux cyclistes afin que les piétons puissent apprécier la vue depuis les deux rambardes. Le troisième endroit suggère un espace pour les cyclistes mais sans le délimiter clairement, ce qui amène les piétons à l'utiliser car le revêtement y est plus lisse (plus pratique pour les gens avec des bagages à roulettes, le chemin menant à la gare des Guillemins).

Notons toutefois que les cyclistes que nous avons interrogés ne se sentent de manière générale jamais en conflit avec les piétons, même dans ces zones mixtes où la cohabitation pourrait être conflictuelle.

⁴ Voir en bibliographie, vidéo 3

⁵ C'est un réseau cyclable présent dans toute la Wallonie

2.1.4. Les sens uniques limités (SUL)

Les SUL sont des routes sur lesquelles les cyclistes peuvent circuler dans les deux sens. Ces espaces sont des zones 30 à sens unique pour les automobilistes. Ce type d'aménagement de l'espace est considéré comme bon par Johan Tirtiaux, car il permet aux cyclistes de réaliser des trajets plus directs, sans cette possibilité d'accès à ces pistes cyclables suggérées dans les deux sens, ils devraient alors faire un détour :

« Les SUL c'est un point fort de la ville de Liège, ça ne mange pas de pain et c'est un peu à vos risques et périls, mais ça ils ont osé en mettre (90%), ça permet d'éviter des détours. » (Tirtiaux, responsable du GRACQ)

Néanmoins, ceux-ci comportent parfois quelques discontinuités structurelles comme nous allons le démontrer par la suite. Ces aménagements ne sont en effet pas toujours bien agencés et agréables pour circuler à bicyclette.

2.1.4.1. Étroitesse de l'espace – proximité des usagers de la route

Le biais de ce type d'infrastructure est l'étroitesse de cet espace qui peut être fruit de dangers, comme le mentionne plus haut Johan Tirtiaux. Nous pouvons le constater sur la figure 3, l'espace alloué aux cyclistes et aux automobilistes ne permet pas le passage d'un automobiliste et de deux cyclistes simultanément sur chacune des voies. Ceci implique une grande proximité de tous les usagers de la route et peut ainsi être source de danger et de conflits d'usage. En effet, il n'est pas rare qu'une voiture déborde sur la voie cyclable suggérée. Nous avons pu le constater à plusieurs reprises lors de notre auto-ethnographie. Madame Schmitz légitime la mise en place de ce type d'infrastructure en expliquant que les typologies de voirie sont assez étroites.

« On est dans des typologies de voiries qui sont assez étroites et qui ne permettent pas de dédier un espace spécifique aux cyclistes et donc là la philosophie adoptée c'était plutôt de dire : essayons de sécuriser le quartier en diminuant les vitesses et le transit en créant un peu une poche appelé quartier apaisé, où là les circulations des deux roues peuvent se faire en sécurité avec les automobilistes sans qu'il ait besoin d'aménagements spécifiques. » (Schmitz, responsable de la mobilité douce à Liège)

La logique de la ville est de vouloir diminuer et ralentir la circulation. Nous avons toutefois constaté une circulation dense, et même des embouteillages dans certains SUL.

Le fait que la piste cyclable n'en soit pas une juridiquement parlant, mais qu'elle soit seulement une « piste cyclable suggérée », et donc que les automobilistes aient le droit de circuler dessus, tend à renforcer ce risque de conflit. Selon nous, l'étroitesse de l'espace limite la capacité d'avoir une bonne infrastructure. Ce type d'aménagement constitue donc bien une discontinuité structurelle. Cette proximité pourrait avoir pour conséquence une discontinuité fonctionnelle, en d'autres termes les cyclistes vont adapter leur comportement en évitant les automobilistes en roulant sur le trottoir, afin de ne pas rentrer en conflit avec eux, ce qui peut engendrer de possibles conflits d'usage avec les piétons. L'autre comportement d'adaptation viserait à adapter sa vitesse en fonction des situations qui se présentent. Ainsi le cycliste va ralentir, voir s'arrêter lorsqu'une voiture empiète sur la voie cyclable suggérée.

Pour Johan Tirtiaux il y aurait deux catégories de cyclistes, les lièvres et les tortues, les premiers étant des « têtes brûlées », des personnes qui vont s'adapter aux discontinuités structurelles en forçant le passage, prenant de la place sur la route, les deuxièmes seraient des personnes plus anxieuses à se retrouver dans une infrastructure mal aménagée qui serait génératrice de conflits d'usage et adopteraient alors un comportement de refus de prendre le vélo. En fonction de cela, on peut imaginer que les personnes plutôt âgées ou les parents avec leurs enfants vont plutôt éviter d'emprunter les SUL ou alors privilégier le trottoir en fonction

de leur dangerosité. La stratégie des cyclistes aguerris est de revendiquer leur place sur la route. Néanmoins, pour certains, ce manque de visibilité peut être dérangeant et peut les pousser à rouler sur le trottoir ou à choisir des trajets de contournement.

« Un copain à moi s'est justement pris une prune car il passait à vélo sur un passage piéton. Dans l'état des aménagements c'est assez fortiche. »
(Cycliste 1)

Figure 3 : Conflit d'usage vélo-voiture



Source 4 : Valentin Comte, Nicole Jeandupeux, Camille Lepetit et Leandra Pulgarin

2.1.4.2. *Place de stationnement et piste cyclable suggérée*

Un autre problème potentiel de cette infrastructure, réside dans le fait que les places de parc sont situées à côté de la piste, constituant ainsi une autre source de danger (Figure 3). En effet, une portière qui s'ouvre sur la piste cyclable peut ainsi engendrer une discontinuité fonctionnelle. Dès lors, on assiste à de potentiels conflits d'usage (vélo-automobile) qui pourraient conduire aux mêmes types de comportements d'adaptation que ceux évoqués précédemment, avec encore une fois la possibilité que de nouveaux conflits d'usage émergent.

2.1.4.3. *Problèmes de signalétique*

Il est aussi ressorti des entretiens que la signalétique n'était pas claire pour les automobilistes dans ces zones 30 à sens unique, alors qu'elle l'est pour les cyclistes.

« Surtout ce n'est pas indiqué en fait, aussi quand t'es dans ton auto, et que tu y es tout le temps, ce genre d'information, tu le loupes totalement. Et au sol il n'y a pas forcément un marquage. Et tu vois un mec arriver à contre-sens, toi tu le sais qu'il est à contre-sens parce que tu viens de ce contresens, c'est écrit sur le panneau, mais lui il arrive de l'autre côté et il ne peut pas voir ce panneau qui dit que ça va être à double sens (pour les cyclistes). Du coup il y a un manque de visibilité clair là-dessus. » (Cycliste 2)

En effet, si pour certains SUL la signalétique au sol est marquée et limpide, pour d'autres, elle n'est présente qu'en entrée de zone sous forme d'un panneau de signalisation. De ce fait, les automobilistes arrivant dans un sens unique peuvent ne pas savoir qu'un cycliste qui arrive en sens inverse est en légalité. Il peut y avoir de possibles conflits d'usage qui émergent de cette discontinuité structurelle. D'après nous, les bandes cyclables suggérées ne semblent pas être suffisantes dans l'optique de favoriser la mobilité cycliste, car elles ne contraignent pas les automobilistes.

2.1.5. Ronds-points

2.1.5.1. Absence d'une réelle infrastructure cyclable

L'aménagement de nombreux ronds-points amène les cyclistes à être confrontés au même espace que les automobilistes, puisqu'il n'y a pas d'aménagement continu destiné aux cyclistes, ce qui constitue une discontinuité structurelle.

« La politique des ronds-points est catastrophique. Il y a un frein général dans les aménagements, la voiture occupe une telle place qu'ils n'osent pas faire d'aménagements pour les vélos où le risque de conflit pourrait arriver. Donc on ne fait pas de rond-point avec une piste cyclable autour [...]. »
(Tirtiaux, responsable du GRACQ)

On se retrouve alors dans une situation où le cycliste doit se frayer un passage au milieu d'un rond-point à double bande par exemple. Le rond-point pousse à la confrontation vélo-voiture et donc la discontinuité structurelle peut créer des conflits d'usage et des comportements d'adaptation. Selon Monsieur Tirtiaux, c'est une volonté politique qui s'expliquerait par la peur du non-respect d'un aménagement par les automobilistes.

« C'est une politique générale pour dire qu'on va plutôt inviter les cyclistes à rentrer dans le rond-point et en ressortir parce qu'ils ont peur du conflit, que l'automobiliste n'étant pas habitué à croiser le flux d'un cycliste va le choper. » (Tirtiaux, responsable du GRACQ).

Les comportements d'adaptation résultant de cette situation peuvent alors varier. Il est possible pour les cyclistes les plus téméraires de s'adapter en circulant tout de même sur le rond-point. Un autre comportement d'adaptation serait d'éviter ces ronds-points, chose qui semble être le cas pour le responsable du GRACQ :

« [...] bout du Plan Incliné vous arrivez sur un rond-point qui donne sur les autoroutes, on ne sait pas si c'est un simple ou un double. C'est un point noir qui n'est pas sur la carte mais les cyclistes l'évitent, tout le monde prend le trottoir où on a un mètre pour se croiser avec les piétons donc c'est conflictuel. »

Ceci illustre typiquement un cas où la discontinuité structurelle amène un conflit d'usage important, le comportement d'adaptation est donc d'emprunter le trottoir. Il en résulte une confrontation avec les piétons sur un espace relativement étroit, et donc un nouveau conflit d'usage.

La figure 4 illustre un rond-point, situé en face de la maison des cyclistes, qui se combine à un problème de réseau non-continu⁶. En effet, la piste cyclable s'arrête nette (en bas à droite sur l'image), et les cyclistes doivent rejoindre la route sur ce rond-point dont il est difficile de percevoir s'il comporte une ou deux voies et ainsi de savoir où il faut se placer en tant que cycliste. Lors de notre auto-ethnographie, nous avons adapté notre comportement en empruntant le trottoir. Nous avons également pu observer que ce comportement était courant chez les cyclistes à cet endroit. Ce comportement d'adaptation, qui résulte d'une discontinuité structurelle, génère des conflits d'usage avec les piétons : *« Ensuite, il y a le rond-point devant la maison des cyclistes où c'est conflictuel de nouveau avec les piétons [...] »* (Tirtiaux, responsable du GRACQ).

⁶ Voir en bibliographie, vidéo 2

Figure 4 : Absence d'infrastructure



Source 5 : Valentin Comte, Nicole Jeandupeux, Camille Lepetit et Leandra Pulgarin

2.1.5.2. *Absence de signalétique*

Pour ce qui est des ronds-points, nous pouvons également mettre en exergue une fréquente absence de signalétique (Figure 4). Ceci ne peut qu'aggraver les conflits potentiels avec les autres usagers (automobilistes, chauffeurs, motards, ...etc.) puisqu'à la fin de la piste cyclable, aucune signalisation n'invite le cycliste à utiliser la route. Par conséquent, selon nous, cette discontinuité structurelle agit comme un effet cumulatif. Nous constatons donc à ce rond-point un cumul de trois discontinuités structurelles, que sont la non-continuité du réseau, l'absence d'infrastructure propre aux cyclistes et l'absence d'une signalétique, qui permettrait au cycliste de savoir où se positionner dans le rond-point. Le fait que plusieurs cyclistes privilégient l'option trottoir plutôt que de se confronter à ce rond-point, est donc facilement compréhensible.

2.2. **Incivilités, conflits d'usage et comportements d'adaptation**

Nous avons également relevé une série de problèmes importants ne relevant pas forcément de discontinuités structurelles. Dans ces cas-là, les conflits d'usage sont plutôt provoqués par des incivilités de la part des automobilistes liées, d'après ce qui ressort des entretiens que nous avons effectués, à un manque de mesures d'accompagnement dans la transformation du réseau cyclable liégeois.

2.2.1. *Non-respect de l'infrastructure de la part des automobilistes*

Nous avons observé plusieurs situations où les infrastructures cyclables sont présentes mais pas respectées par les automobilistes. Il n'est ainsi, par exemple, pas rare de voir des automobilistes rouler sur les bandes cyclables suggérées alors même qu'un cycliste l'emprunte. On perçoit très bien cela dans la vidéo 4⁷, où l'on voit un automobiliste dans une berline noire qui circule sur la piste cyclable, alors que nous sommes en train de circuler dessus. Celui-ci ne se décale pas pour nous laisser passer, ce qui nous contraint à l'éviter et à ralentir. Ceci constitue alors un comportement d'adaptation de notre part. Nous sommes donc en présence d'un conflit d'usage qui ne résulte pas d'une discontinuité structurelle dans ce cas précis puisque l'automobiliste a la possibilité d'éviter de rouler sur la piste cyclable suggérée, en se décalant sur l'espace disponible à sa droite. Toutefois, le fait que l'espace disponible à sa droite soit en priorité destiné aux bus, peut impliquer que cet automobiliste n'ait pas circulé dessus, le temps de nous croiser. Il n'a donc pas adapté sa conduite de la même manière que les autres automobilistes que nous avons croisés dans cette rue, c'est-à-dire en se mettant de

⁷ Voir en bibliographie, vidéo 4 (à partir de la deuxième minute)

côté. De plus, ce comportement a été accompagné d'injures. Cet exemple illustre donc des incivilités qui ne résultent pas d'une discontinuité structurelle.

Dans le même ordre d'idées, nous avons observé beaucoup de cas où des voitures et/ou des camions se parquent temporairement sur les pistes cyclables (Figure 5) ou sur les bandes cyclables suggérées. Ces incivilités conduisent alors les cyclistes à adopter un comportement d'adaptation. Elles poussent alors le cycliste à parfois attendre, car il n'y plus assez de place pour croiser, ou simplement à emprunter le trottoir (ce qui crée de nouveaux possibles conflits d'usage avec les piétons). Dans le cas de la figure 5, on perçoit clairement que le cycliste doit emprunter la route pour contourner la camionnette stationnée sur la piste cyclable ou le trottoir qui se situe à gauche et qui est masquée par les voitures stationnées. On imagine en effet difficilement qu'il attendra derrière cette camionnette de chantier alors qu'il n'y a personne qui travaille sur le chantier en question. On a donc ici une incivilité (non-respect de l'infrastructure cycliste) qui conduit le cycliste à un comportement d'adaptation. Si ce dernier emprunte la route il est possible qu'il y ait des conflits d'usage avec les automobilistes. S'il emprunte le trottoir, les conflits d'usage potentiels auront lieu avec les piétons.

Figure 5 : Camionnette sur piste cyclable



Source 6 : Valentin Comte, Nicole Jeandupeux, Camille Lepetit et Leandra Pulgarin

Il en est de même sur la figure 6, où l'on voit en effet qu'un automobiliste est stationné sur une infrastructure cyclable. Le cycliste est alors contraint d'adopter l'un des trois possibles comportements d'adaptation (attendre, emprunter le trottoir ou emprunter la route), et au vue de la largeur et de l'accès facile au trottoir qui se situe à droite de l'image, il est probable qu'il circule sur le trottoir le temps d'éviter l'obstacle, avec encore une fois la possibilité que se forment des conflits d'usage avec les piétons.

Figure 6 : Parcage sur piste cyclable



Source 7 : Valentin Comte, Nicole Jeandupeux, Camille Lepetit et Leandra Pulgarin

2.2.2. *Non-respect des limitations de vitesse de la part des automobilistes*

Nous avons pu constater lors de notre étude de terrain, qu'il était fréquent que les limitations de vitesse ne soient pas respectées par les automobilistes. Ainsi, les cyclistes avec lesquels

nous nous sommes entretenus nous ont fait part de ce problème. « [...] mais les gens sortent de l'autoroute, ils sont dans une dynamique assez rapide ils roulent tous plus à plus que 50 et ne font pas gaffe à cet endroit-là, clairement. » (Cycliste 1). Il était question ici de l'arrêt Fontainebleau, où les automobilistes viennent de sortir de l'autoroute lorsqu'ils arrivent dans cette zone.

Ce n'est pas le seul cas dont les cyclistes ont fait mention. Il arrive également que la vitesse des automobilistes ne soit pas adaptée dans d'autres situations ce qui engendre des dangers autres que la nécessité d'un comportement d'adaptation.

« Mais encore l'autre jour, on a vraiment failli se cartonner. Il y a une fois où j'ai failli balancer mon vélo. Le mec arrivait comme une balle, il a fait un détour et moi si je passais à ce moment-là j'étais clairement mort. » (Cycliste 2)

Ici on voit qu'une vitesse mal adaptée peut être dangereuse. Ce cycliste nous fait mention d'un cas où il aurait été difficile d'éviter l'accident et donc d'adopter un comportement d'adaptation.

Ces incivilités peuvent donc accroître le risque de se retrouver dans des situations inconfortables pour les cyclistes. Ce qui engendre à nouveau la possible formation de conflits d'usage avec les piétons. En effet, il n'est pas rare de croiser des cyclistes sur les trottoirs dans la zone de Fontainebleau par exemple. Ceci car la vitesse élevée des automobilistes constitue un danger certain pour les cyclistes.

Nous constatons donc, au travers de ces exemples, que les incivilités ne résultent pas systématiquement de discontinuités structurelles et engendrent des conflits d'usage. Dans tous les cas, il faudrait que les infrastructures soient accompagnées de mesures contraignant les automobilistes au respect et à la prise en compte des cyclistes si la ville souhaite améliorer la situation de la mobilité cycliste à Liège.

3. CONCLUSION

L'objectif de ce travail, consistait à repérer les difficultés rencontrées par les cyclistes dans le réseau urbain liégeois. En effet, notre question de départ s'intitulait : *En quoi les discontinuités du réseau cyclable liégeois et les incivilités des usagers de la route induisent-elles des conflits d'usage ?* Dès lors, nous avons choisi de nous focaliser sur les différentes discontinuités ainsi que sur les incivilités présentes dans le réseau ce qui a constitué nos deux axes d'analyse. En nous appuyant sur ces concepts, nous avons réalisé que les discontinuités structurelles et les incivilités engendrent des conflits d'usage. Ces derniers mènent les cyclistes à adapter leur comportement, que nous avons considéré comme des discontinuités fonctionnelles. Celles-ci peuvent conduire à de nouveaux conflits d'usage.

Le premier élément qui ressort de notre analyse est le fait que le réseau cyclable liégeois se présente sous la forme d'un « gros point noir ». En effet, il n'y a pas que quelques lieux problématiques pour les cyclistes à Liège, puisque, tout comme Johan Tirtiaux, nous constatons que les problèmes sont étendus à tout le réseau cyclable. Par conséquent, nous avons dû adapter notre problématique de départ et nous concentrer sur les discontinuités et les incivilités du réseau cyclable en général, sans se focaliser uniquement sur les points noirs identifiés par la ville.

Les différentes discontinuités structurelles qui ressortent de notre recherche sont l'absence d'infrastructure et de signalétique, la non continuité du réseau, l'étroitesse des espaces urbains et les espaces dans lesquels les différents types d'usagers sont mélangés. Par conséquent, les

infrastructures nous semblent mal adaptées. Dans la majorité des espaces, nous avons observé un cumul de discontinuités structurelles, ce qui accroît les difficultés rencontrées par les cyclistes liégeois lors de leurs déplacements. Ces différentes discontinuités structurelles conduisent à des conflits d'usage et à des comportements d'adaptation.

Les différents conflits d'usage rencontrés concernent tous les usagers de la route. En effet, nous avons mis en exergue l'existence de conflits entre vélos et bus, vélos et voitures, et vélos et piétons.

Les comportements d'adaptation que nous avons relevés consistent à choisir un autre itinéraire, à s'adapter aux discontinuités structurelles (ralentir, être en alerte, anticiper, etc.), ou encore à emprunter le trottoir. Ces derniers forment de nouveaux conflits d'usage avec les piétons. Par ailleurs, nous pouvons distinguer deux catégories de cyclistes. En effet, pour Monsieur Tirtiaux, les cyclistes les plus chevronnés privilégieraient la deuxième option (s'adapter aux discontinuités structurelles) alors que les cyclistes moins assidus adopteraient des comportements d'évitement de ces espaces problématiques.

Finalement, nous avons constaté que les incivilités peuvent également mener à des conflits d'usage, qu'elles soient encouragées par une infrastructure mal agencée, ou non. Elles peuvent se présenter sous plusieurs formes. Dans le cadre de notre recherche, nous avons relevé essentiellement le non-respect de la signalétique, tels les excès de vitesse, les parcages sauvages ou encore la circulation sur les bandes cyclables.

Dans cette étude, nous ne traitons pas des raisons qui poussent aux incivilités, mais nous avons constaté que divers éléments peuvent inciter à l'incivilité, tels que l'absence de places de stationnement libres, le respect des cadences pour les chauffeurs de bus (comme on le voit ici : « *Je crois que les chauffeurs de bus subissent pas mal de pression au niveau des cadences. Et y en a, tu sens que ça rend assez peu aimable.* » (C1)), etc.

Dans l'optique d'un approfondissement de ce travail, il serait intéressant d'identifier les causes profondes des différents problèmes évoqués tout au long de notre travail. Par exemple, comprendre pourquoi les automobilistes ne respectent pas les règles et stationnent sur les pistes cyclables. Dès lors, nous serions en mesure d'apporter de possibles solutions pour y remédier.

L'amélioration du réseau cyclable liégeois étant un processus en cours d'élaboration, il serait intéressant de retourner faire un état des lieux de son évolution lors d'un futur voyage à Liège.

4. BIBLIOGRAPHIE

4.1. Ouvrages et revues

Cornelis E. ; Hubert, M ; Huynen, P ; Lebrun, K. ; Patriarche, G ; et al. 2012 : *La mobilité en Belgique en 2010 : résultats de l'enquête BELDAM.*

Dupont L. 2014 : Terrain, réflexivité et auto-ethnographie en géographie, *géographie et cultures* (89-90).

Hanocq P. 2015 : Le développement du vélo à Liège : une nouvelle façon de vivre et de penser la ville, [En ligne] <http://fr.slideshare.net/liegecreative/le-dveloppement-du-vlo-lige-une-nouvelle-faon-de-vivre-et-de-penser-la-ville-par-philippe-hanocq-liege-creative-230415> (Consulté le 03 avril 2016).

Héran F. 2014 : *Le retour de la bicyclette.* La Découverte. Paris.

Hubert J.-P. 1993 : *La discontinuité critique*. Paris : Publications de la Sorbonne.

Interfaces 2008 : L'interface : contribution à l'analyse de l'espace géographique, *L'Espace géographique* (3 : 37), pp. 193-207.

Lefebvre H. 1974 : La production de l'espace. *L'Homme et la société*, (31-32), pp. 15-32.

Martin J.-Y. 2006 : Une géographie critique de l'espace du quotidien. L'actualité mondialisée de la pensée spatiale d'Henri Lefebvre, *Articulo - Journal of Urban Research*, [Online], 2 | 2006, Online since 17 July 2006, connection on 27 March 2016. URL : <http://articulo.revues.org/897> ; DOI : 10.4000/articulo.897

Melé P. 2013 : *Conflit d'usage*, In Dictionnaire critique et interdisciplinaire de la participation.

Meuser M. et Nagel U. 2002: ExpertInneninterviews – vielfach erprobt, wenig bedacht. Ein Beitrag zur qualitativen Methodendiskussion, in : Bogner, Alexander / Littig, Beate / Menz, Wolfgang (Hg.), *Das Experteninterview. Theorie, Methode, Anwendung. Opladen*: Leske und Budrich 2002, 71-93.

Sautkina E., Rouquette M-L., Amador S., Castano C. et Casal A. 2004 : Distinction sociale et conduites d'incivilité dans les espaces commerciaux ouverts au public.

4.2. Sites internet

GRACQ 2016 : *Qui sommes-nous ? [En ligne]*. <http://www.gracq.org/qui-sommes-nous> (consulté le 6 mai 2016)

Portail de la Wallonie 2016 : *portail de la mobilité*, Wallonie cyclable [En ligne] S.d. <http://mobilite.wallonie.be/home/politiques-de-mobilite/wallonie-cyclable/le-plan---gouvernance.html> (Consulté le 31 mars 2016).

Portail de la Wallonie 2016 : *portail de la mobilité*, Wallonie cyclable [En ligne]. S.d. http://mobilite.wallonie.be/files/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/wallonie%20cyclable/Plan_Wallonie_cyclable_20120607.pdf (Consulté le 31 mars 2016).

Université de Liège 2016 : *chiffres clés* [En ligne]. S.d. https://www.ulg.ac.be/cms/a_16261/fr/chiffres-cles (Consulté le 31 mars 2016).

Ville de Liège 2016 : *mobilité, Liège ville pilote Wallonie Cyclable* [En ligne]. Datée du 31 mars 2016. <http://www.liege.be/mobilite/velo/liege-ville-pilote-wallonie-cyclable> (Consulté le 31 mars 2016).

Ville de Liège 2016 : *mobilité, Plan Communal de Mobilité* [En ligne]. Datée du 31 mars 2016 <http://www.liege.be/telechargements/pdf/mobilite-1/le-plan-communal-de-mobilite/pcm2004complet.pdf> (Consulté le 31 mars 2016).

4.3. Conférences

Haleux J-M. 2016 : Introduction générale sur Liège : structures spatiales, pratiques de mobilité et gouvernance.

Hanin Y. 2016 : La transurbaine Liège.

4.4. Entretiens

Tirtiaux J. Responsable du GRACQ. Entretien réalisé le 12.04.2016.

Schmitz M-C. Responsable de la mobilité douce à Liège. Entretien réalisé le 14.04.2016.

Deux cyclistes liégeois Entretien réalisé le 13.04.2016.

4.5. Vidéos

Vidéo 1 : <https://www.youtube.com/watch?v=VkepgpFUWis&feature=youtu.be>

Vidéo 2 : <https://www.youtube.com/watch?v=DQDZ8449OKs&feature=youtu.be>

Vidéo 3 : <https://www.youtube.com/watch?v=Y6CPj0BEL7M>

Vidéo 4 : <https://www.youtube.com/watch?v=H5BCrIdNujM>

L'INTERMODALITE : LE CAS DE LA GARE LIEGE-GUILLEMINS

Estelle Binggeli, Isabelle Horand et Rahel Placi

1. INTRODUCTION

Dans le cadre du travail de terrain urbain proposé par le Prof. Ola Söderström, nous devons nous intéresser à la thématique de la mobilité alternative à la voiture. Nous avons constitué un groupe chargé d'étudier l'intermodalité. Pour ce faire, nous sommes partis cinq jours à Liège, du 10 avril au 15 avril 2016, et nous avons effectué notre observation à la gare de Liège-Guillemins.

Celle-ci a été dessinée par l'architecte Santiago Calatrava et inaugurée en 2009. Elle devait constituer un relais TGV entre des villes majeures telles que Bruxelles, Paris et Cologne (HANNAPPEL 2009). En plus de ses connexions ferroviaires, elle devait représenter un carrefour multimodal grâce à des places de taxis, des aires de stationnement pour les véhicules des usagers, des navettes aéroportuaires, des bus, ainsi que des zones prévues pour les vélos (INDEPENDENT TRANSPORT COMMISSION 2014).

Cependant, d'après Jean-Marie Halleux¹, directeur scientifique du Service de Géographie Economique et professeur à l'université de Liège, la gare ne remplit pas sa fonction d'intermodalité inter-urbaine, à savoir de relier la ville de Liège aux agglomérations qui l'entourent. Les gares seraient situées de moins en moins à proximité des habitats, ce qui ne permettrait pas de se rendre aisément en train à Liège-Guillemins.

Le but de notre recherche sera donc d'effectuer un travail de terrain empirique qui nous permet de questionner l'intermodalité de la gare de Liège-Guillemins, mais surtout d'en évaluer la qualité.

2. CADRE THEORIQUE

Dans cette partie, nous allons présenter notre cadre théorique, en commençant par définir et contextualiser la question de l'intermodalité. Ensuite, nous problématiserons notre recherche à l'aide du concept de l'aisance, afin de mettre en place notre question de départ. Celle-ci sera présentée, ainsi que complétée par deux sous-questions. Enfin, nous exposerons notre hypothèse de recherche.

¹ Jean-Marie Halleux nous a reçus à l'université de Liège lors de notre premier jour passé sur le terrain. Ces propos sont donc directement tirés de sa conférence et des échanges que nous avons pu avoir juste après.

2.1. L'intermodalité

Pour véritablement espérer détourner le voyageur de la voiture, il faut avoir accès à une « *alternative crédible* » (TILLOUS 2009 : 28). Or, si l'on part du principe « *qu'aucun mode, pris isolément, ne peut rivaliser avec l'automobile privée* » (COMMUNAUTO 2004 : 2), c'est vers l'intermodalité qu'il faut se tourner. Mais que signifie réellement cette notion ? Pierre Ageron explique qu'il s'agit de « *l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans une chaîne de déplacement. [...] Cela suppose des lieux d'interconnexion, ponctuels ou parfois linéaires. Le pôle d'échange est par excellence le lieu de concentration, de dispersion des flux et de gestion de leur complexité.* » (AGERON 2014). La gare permettrait donc un report modal depuis le train vers d'autres modes de transport, et inversement, et son but pourrait être de « *minimiser la contrainte liée à la discontinuité de l'offre.* » (SOUCHON 2006 : 6). Dans le cas de Liège-Guillemins, nous avons vu que cette offre est diversifiée ; puisqu'elle propose des parkings, des places de taxis, des zones prévues pour les vélos, et qu'un grand nombre de bus s'y arrêtent tout au long de la place sur laquelle s'ouvre l'entrée principale. Cela suppose des zones de rupture de charge – le passage d'un mode à un autre – qui sont caractérisées à la fois par les flux et à la fois l'attente des voyageurs.

2.2. Problématisation

La gare de Liège-Guillemins est donc un lieu stratégique où l'intermodalité peut être observée. Dès lors, il devient intéressant de se pencher sur la façon dont cet espace agit sur l'expérience d'intermodalité des voyageurs. En effet, « *pour que l'intermodalité ne soit pas ressentie comme une contrainte, il est important d'aménager les lieux d'interconnexion entre les modes [...] Cela passe par des aménagements physiques permettant un cheminement aisé et une attente confortable.* » (SOUCHON 2006 : 8). La gare peut donc, à travers son aménagement physique, gérer les flux et les zones d'attente, provoqués, on l'a vu, par les ruptures de charge propres à l'intermodalité.

Ainsi, nous pensons pouvoir analyser, à travers cet aménagement, les éléments qui influencent l'expérience du voyageur qui transite par la gare de Liège-Guillemins. Si son rôle intermodal est remis en question par Jean-Marie Halleux, à l'aide d'arguments à la gare elle-même (la question de l'intermodalité inter-urbaine), nous pensons tout de même qu'analyser son aménagement physique peut nous permettre d'obtenir des éléments de réponse sur l'intermodalité.

2.2.1. Le concept de l'aisance

Pour mener à bien cette analyse, nous avons eu besoin d'un cadre conceptuel, afin d'avoir accès à des outils nous permettant d'observer l'expérience d'intermodalité. Nous avons utilisé le concept de l'aisance, tel qu'il est présenté par Marion Tillous. Dans sa thèse, la chercheuse présente l'aisance comme « *une notion pivot entre quatre dimensions : le confort, qui désigne l'aisance d'un individu statique, par exemple dans l'attente d'un véhicule ; l'accessibilité qui concerne au contraire un individu en action – elle peut être physique ou cognitive ; l'aise, qui peut être définie comme la qualité de la coprésence du voyageur avec les autres personnes pratiquant le mode ; la sociabilité enfin, terme qui qualifie l'aisance dans la relation avec ces autres personnes. La notion d'aisance permet ainsi d'appréhender la qualité du déplacement pour un voyageur isolé ou dans sa relation aux autres, dans l'attente comme dans l'action.* » (2009 :4). C'est bien « *la qualité de déplacement pour un voyageur isolé ou dans sa relation aux autres* » que nous souhaitons analyser, et ce « *dans l'attente comme dans l'action.* ».

L'aisance présente les quatre dimensions que nous avons souhaité observer lors de notre terrain. Pour ce faire, nous les avons approfondies :

- Le confort : nous n'allons pas nous intéresser au confort dans les transports, mais bien à celui qui prend place dans les zones de rupture de charge. Il s'agira donc principalement de s'interroger sur le confort des individus statiques, lorsqu'ils attendent leur prochaine correspondance. L'aménagement physique qui s'y réfère concerne les zones d'attente.
- L'accessibilité : dans notre recherche, l'accessibilité fait référence à la facilité avec laquelle les voyageurs se rendent d'un point A à un point B, par exemple de la descente d'un train à la montée dans un bus. Elle prend donc également place dans les zones de rupture de charge et doit s'appuyer d'une bonne signalétique pour faciliter les déplacements. L'aménagement physique qui s'y réfère concerne les flux des voyageurs.
- L'aise : Marion Tillous la définit comme « *la qualité de la coprésence du voyageur avec les autres personnes* ». A la gare de Liège-Guillemins, cette aise peut prendre place dans différents endroits, puisque les voyageurs peuvent attendre ensemble, mais aussi se déplacer dans des flux plus ou moins importants. Cependant, nous pensons qu'elle est également tributaire de l'atmosphère générale de la gare.
- La sociabilité : la gare de Liège-Guillemins, nous le verrons, propose une série de services à la clientèle. De plus, beaucoup de pendulaires s'y rendent ou en sortent le matin comme le soir. Comme pour l'aise, nous pensons ici pouvoir obtenir des indices sur l'atmosphère générale de la gare, mais également sur les pratiques des voyageurs lorsqu'ils se rencontrent – volontairement ou non – dans et autour de la gare.

A travers ses quatre dimensions, le concept de l'aisance nous paraît donc pertinent pour analyser l'expérience d'intermodalité des voyageurs, telle qu'elle peut être influencée par l'aménagement physique de la gare, mais aussi par l'appropriation qu'ils se font de celui-ci.

Cependant, nous avons souhaité ajouter une cinquième dimension, en nous appuyant sur Hiroyuki Hiseki et al. Lorsqu'ils parlent de l'attente, ces auteurs affirment que « *ces expériences hors du véhicule ont considérablement plus d'influence sur les perceptions des voyageurs de transit que le temps passé dans le véhicule.* » (2012 : 10, traduit). Ils rejoignent donc Marion Tillous dans l'idée que ce n'est pas forcément le temps passé dans les zones de ruptures de charge qui est important, mais plutôt la façon dont ces moments sont expérimentés par les voyageurs. Cependant, ces auteurs mettent en évidence un aspect qui n'est pas présenté par Marion Tillous et qui est celui du sentiment de sécurité, qui d'après ces auteurs, est primordial pour les voyageurs (2012 :13). Nous avons donc choisi de compléter le confort, l'accessibilité, la sociabilité et l'aise par une cinquième dimension, qui est celle du sentiment de sécurité.

2.3. Question de départ et sous-questions

A travers cette recherche, nous souhaitons donc analyser l'expérience d'intermodalité des voyageurs qui transitent par la gare de Liège-Guillemins, en s'intéressant à son aménagement physique. Cette expérience d'intermodalité peut être définie comme l'aisance du voyageur lorsqu'il transite par la gare. Nous avons défini la question de recherche suivante :

De quelle manière la gare de Liège-Guillemins détermine-t-elle l'aisance des voyageurs qui y transitent ?

Nous avons déjà défini l'importance que nous accordons à l'aménagement physique. Selon nous, il existe une relation entre cet aménagement et les voyageurs. Le premier peut influencer

les déplacements des seconds par exemple, mais nous pensons que les pratiques des seconds peuvent attester d'une appropriation du premier. Nous avons donc défini deux sous-questions qui nous permettent de questionner la façon dont l'aménagement physique est subi, mais également utilisé par les voyageurs :

1. De quelle manière l'aménagement physique de la gare de Liège-Guillemins facilite-t-il les flux et l'attente des voyageurs ?
2. Quelle(s) forme(s) prennent les pratiques de réappropriation des voyageurs à la gare de Liège-Guillemins ?

Avec la première question, nous souhaitons observer la façon dont l'aménagement physique de la gare agit sur les voyageurs et avec la deuxième question, la façon dont ceux-ci s'approprient cet aménagement, cela en analysant leurs pratiques.

2.3.1. *Axe de recherche*

Notre analyse va s'effectuer à travers les cinq dimensions de l'aisance, à savoir le confort, l'accessibilité, l'aise, la sociabilité et le sentiment de sécurité. Dans le chapitre 4, nous allons présenter cette analyse, ainsi que les résultats correspondant à ces cinq dimensions, cela afin de répondre à nos deux sous-questions. Le chapitre 5 sera consacré à une conclusion dans laquelle nous répondrons à notre question de recherche. Dans cette partie, nous proposerons également une conclusion plus générale sur la question de l'intermodalité.

2.3.2. *Hypothèse*

Nous basons notre recherche sur l'hypothèse suivante : analyser l'aisance des voyageurs permet de mettre en lumière les défis auxquels fait face la gare de Liège-Guillemins pour améliorer l'intermodalité de ses voyageurs.

3. METHODOLOGIE

Dans cette partie, nous allons présenter les difficultés rencontrées en amont du travail, les méthodes que nous avons utilisées sur le terrain pour répondre à nos questions de recherche, la façon dont nous avons cartographié la gare de Liège-Guillemins, ainsi que l'échantillon de voyageurs que nous avons constitué.

3.1. **L'accès au terrain**

Il est ici fondamental de recontextualiser ce travail. En effet, il a été réalisé dans des circonstances exceptionnelles puisqu'au moment de notre terrain le pays était en état d'urgence niveau 3 en raison des attentats de Bruxelles du 22 mars 2016. Ces événements ayant touché un aéroport ainsi qu'une station de métro, les pôles de transport étaient source d'une attention particulière. Une des conséquences de cette situation est le refus de la SNCB de nous octroyer une autorisation de filmer ainsi que d'effectuer des entretiens (Image 1). Notre projet initial de court métrage est alors abandonné. Ci-dessous, un tableau comparatif de notre planification du terrain pré (gris clair) et post (gris foncé) événements.

Il est également important de mentionner que la question de la captation d'images est restée en suspens jusqu'à notre premier jour d'observation. Il s'est agi alors de tester s'il était possible de filmer sans se faire remarquer, puisque nous ne pouvions pas nous permettre d'être exclus du lieu pour non-respect des consignes de sécurité. Il s'est en fait rapidement avéré que la surveillance de ce genre d'activités ne semblait pas être une priorité pour les différents agents de sécurité présents sur les lieux. Nous avons donc tenté d'optimiser au maximum l'utilisation de ces ressources visuelles, afin de documenter notre terrain, tout en gardant une attitude que nous qualifierons de « touristique » lors de la capture des différentes images.

Lors de notre premier jour d'observation nous avons réalisé que, suite à l'état d'urgence du pays, un dispositif de sécurité particulier à la gare a été mis en place. Il visait visiblement à concentrer les flux sur les entrées et sorties principales. Cette situation nous a poussés à nous poser un certain nombre de questions : ces « obstacles » modifient-ils les flux habituels ? Pouvons-nous faire abstraction de ces interventions ? L'analyse des flux d'un pôle intermodal, dont les capacités sont réduites momentanément, est-elle cohérente ?

Dimanche	10.04.2016	Lundi	11.04.2016	Mardi	12.04.2016	Mercredi	13.04.2016	Jeudi	14.04.2016	Vendredi
Auto-ethnographie	Auto-ethnographie	Observation	Présentations Yves Hanin Jean-Marie Halleux	Entretiens	Entretiens (Observation)	Entretiens (Observation)	Entretiens / Observation	Entretiens / Observation	Observation / Entretiens	Visionnage
Go-Pro	-		GoPro / Photos / Film	Sony + Audio	Sony + Téléphones	Sony + Audio (+ Go-pro)	Sony + Téléphone	Sony + Audio + Go-pro	Sony + GoPro + Téléphone	
Premières perceptions	Premières perceptions	"Catégoriser" voyageurs + permanents -> "pratiques"	1ères Observations *Visite de la gare en duo *Identification des zones *Typologie voyageurs + permanents	Tester 1 ^{ère} version	Pole intermodale ? *Division par zone *Usagers : pratiques + perceptions	Permanents Participent à l'aisance (point de vue)	*Mise en commun, discussion autour des entretiens *Observations sur la base des entretiens	Experts (?) -> confrontations	*Heures de pointe matin + soir *« Experts » de la gare	En Fonction : compléments
Cartographie cognitive de l'attente: Hypothèse	*1ères Hypothèses	1ère version	Debriefing 1 *mettre en lumière zones de rupture de charge *Mise en place des Flux / obstacles 1 ^{ère} version	2 ^{ème} version	Debriefing 2 *se concentrer sur ergonomie/appropriation/réappropriation *Mise en place cognitive des flux périphériques *2 ^{ème} versions Flux / obstacles	3 ^{ème} version	Debriefing 3 *Documenter chacun des aspects de l'aisance *3 ^{ème} version Flux / obstacles / attente	4 ^{ème} version	Debriefing 4 * 4 ^{ème} version Flux / obstacles / attente	
		Prises de vue	Prises de vue	Enregistrements	Inventaire photographique des points d'observation, obstacles, zones attente	Enregistrements (Œil-caméra) (24 ?)	*Longs plans fixes flux 1	Entretiens filmés (?)	Longs plans fixes flux 2	Plans de coupe Prises de vues

Figure 1: Tableau méthodologique

3.2. Méthodes utilisées

Nous passons donc d'un projet de court-métrage à l'utilisation de photographies comme support d'analyse. Comme nous pouvons le voir sur le tableau ci-dessus, les méthodes d'observation et d'entretien restent présentes, cependant elles ne gardent plus nécessairement la même forme : les enregistrements audio disparaissent pour laisser place à des notes de terrain, et nous ajoutons l'utilisation de nos téléphones portables comme appareils photo.

Nous passons également d'une observation de l'attente à une observation des flux. Mais d'une certaine manière, l'existence de l'un implique celle de l'autre. L'analyse des flux peut, selon nous, être facilitée grâce à la captation de plans-fixes de longue durée. En effet, cela permet une revisualisation des images en situation post-terrain, et nous offre la possibilité d'intervenir sur la vitesse du flux des images pour faire ressortir certains éléments qui ne seraient pas visibles en une seule observation ou à vitesse normale. Ainsi, nous avons remarqué a

posteriori que cette technique facilite l'analyse des flux, de leur interruption, et met également en évidence l'immobilité.

Sur le terrain, nous nous retrouvons tous les matins afin de revenir ensemble sur les derniers éléments récoltés, d'adapter notre problématique et nos sous-questions à l'évolution de notre terrain, ainsi que de nous fixer des objectifs quotidiens. Après trois jours passés dans et aux alentours de la gare, nous sommes en mesure d'identifier différents flux de voyageurs, ainsi que les phases par lesquelles passe la gare au court d'une journée. Nous décidons de dédier notre dernière journée à l'observation des heures de pointe. Un premier duo se rend à la gare pour observer les flux de sept heures du matin à environ neuf heures, depuis les zones 2 et 4. Cette tranche horaire a été filmée plus ou moins en continu à l'aide d'une GoPro pour la zone 4 et avec un appareil photo pour la zone 2 (image 6). Un deuxième duo réitère l'expérience à partir de seize heures jusqu'à environ dix-huit heures trente. Le but étant d'opérer une sorte de test final de nos hypothèses formulées tout au long de la semaine. En effet, les zones de rupture de charge, les flux, les obstacles, les interruptions et/ou les modifications de flux deviennent particulièrement visibles lorsque la densité des voyageurs atteint son maximum. Le graphique d'occupation des voies (Image 7), reçu suite à notre rencontre avec une personne travaillant à la gare (Entretien 13) nous a permis de nous rendre compte de la densification du trafic ferroviaire sur certaines de ces tranches horaires. Entre quatre heures du matin et minuit, c'est bien de sept à huit heures, puis de dix-sept à dix-huit heures que la gare de Liège-Guillemins fait face au trafic le plus dense, avec respectivement trente-huit et trente-et-un trains à l'arrêt sur l'ensemble des neuf voies.

3.3. Cartographie de la gare

La gare de Liège-Guillemins est composée de neuf quais auxquels l'on peut accéder depuis le hall principal à l'aide d'escalators, d'ascenseurs et d'escaliers, ainsi que depuis l'extérieur de la gare par deux passerelles (elles aussi reliées aux quais par des escalators). Le hall principal s'ouvre à l'extérieur sur une grande place vide et à l'intérieur sur une galerie située sous les quais. Celle-ci est occupée par les différents services que propose la gare : un guichet d'information ainsi qu'une billetterie, un office du tourisme, une pharmacie, un restaurant, un café, un bar à jus, deux dessertes de restauration rapide, une confiserie, un magasin de fleurs, un kiosk, un magasin de vêtements et de sacs, un magasin de souvenirs, des distributeurs de nourriture et de boissons, ainsi que des bancomats et des toilettes. La galerie s'étend de l'entrée principale jusqu'à l'entrée du parking située à la fin des quais. La partie gauche permet d'accéder à ces derniers via des escalators et la partie droite via des escaliers. Entre les deux se situe à chaque fois un ascenseur arrondi, entouré de bancs, ainsi que des écrans faisant face aux accès aux quais et sur lesquels figurent, de manière alternée, les départs et les arrivées des trains.

La gare a la particularité d'être totalement ouverte sur l'extérieur et ce à l'aide d'une multitude d'accès possibles, que ce soit directement par l'extérieur pour atteindre le quai 1, par la galerie souterraine qui accède à tous les quais, ou par l'arrière via le parking et des passerelles situées au-dessus des quais et donnant sur la route. D'après Yves Hanin², directeur du Centre de Recherches et d'Etudes pour l'Action territoriale, Santiago Calatrava n'a pas conçu la gare de manière à ce qu'elle soit sécurisée, et a voulu rester dans une logique de transparence et d'ouverture propre à son style. En raison de l'état d'urgence mentionné en chapitre 3.1., tous les accès à la gare ont été temporairement fermés (Image 3), à l'exception de celui s'ouvrant sur le parking et de l'entrée principale. Sans cette mesure, aucune fermeture de la gare n'est

² Yves Hanin nous a également reçus lors de notre arrivée à Liège, en même temps que Jean-Marie Halleux.

possible et sa sécurisation se fait principalement à travers la présence de six agents de polices, ainsi que de deux agents de Sécurail.

Afin de nous concentrer sur les zones de rupture de charge, tout en mettant en place une analyse des flux – et ce également afin d'effectuer une observation de l'appropriation des lieux par les voyageurs - nous avons divisé l'observation de ce pôle intermodal en quatre zones que nous nous sommes répartis de la manière suivante :

1. Depuis la gare, sur le quai 1, avec vue sur la place devant l'entrée principale, ainsi que sur les grands escaliers qui accèdent au quai (Image 2, Vidéo 1).
2. Depuis les passerelles, avec vue sur les quais et le haut de la gare (Image 3, Vidéo 2).
3. Depuis le haut de la gare, à la sortie du parking, vers le « kiss and drive », avec vue sur les quais (Image 4).
4. Depuis la galerie souterraine, avec vue sur l'entrée principale, ainsi que sur les commerces et les montées sur les quais (Image 5, Vidéo 3).

Chacun a alors pris connaissance de la zone qu'il observait ; ceci afin de chercher à capter l'atmosphère des lieux, de nous familiariser avec les différents fonctionnements de la gare et de ses usagers, et d'établir un premier profil des voyageurs présents sur les lieux. Cette division nous a permis de couvrir la quasi-totalité du pôle intermodal, ainsi que d'avoir une vision d'ensemble des flux presque sans interruption (Images 6 et 37).

Pour l'établissement du profil des voyageurs, nous avons réalisé une série de petits entretiens qui nous ont permis de confronter nos hypothèses induites des observations aux discours de ces différentes personnes.

3.4. Echantillon de voyageurs

Ces entretiens que nous avons effectués à la gare de Liège-Guillemins ont servi dans un premier temps à évaluer le profil des voyageurs auxquels nous aurions à faire dans notre analyse. Dans un deuxième temps, ces entretiens ont également été très utiles pour questionner leurs pratiques, ainsi que pour obtenir des informations sur leur intermodalité.

Au total, nous avons effectué vingt-deux entretiens. Ils se retrouvent en annexe, numérotés de 1 à 22. Sur les personnes interrogées, dix nous ont informées sur leur lieu de domicile (Cologne, Flamelle, Sprimont, Remicourt, Trooz, Gouvy, Namur, Waremme, Visié) ; sept font partie du personnel de la gare (maintenance, BTR, services, commerces et Sécurail) ; onze utilisent le bus une fois arrivés à Liège ou pour se rendre à la gare pour aller travailler hors de Liège ; six font les trajets en train depuis leur village/ville pour aller étudier à Liège ; une change de train à Liège pour aller travailler à Bruxelles ; quatre vont en voiture jusqu'à la gare de leur village/ville. Nous avons également pu discuter avec un touriste allemand.

4. ANALYSE DES DONNEES

Cette partie est destinée à l'analyse de nos données et à la réponse à nos deux sous-questions. Afin de les documenter, nous avons sélectionné un certain nombre de photographies et quelques liens vidéos, ainsi que des extraits d'entretiens auxquels nous nous référerons comme suit : Image 1,2,3,..., Vidéo 1,2,3,... et Entretien 1,2,3,... L'ensemble de ces données se retrouve dans les annexes, en fin de document. Comme expliqué dans le chapitre 2.3.1., notre analyse sera divisée en cinq parties qui correspondent aux cinq dimensions de l'aisance. Cependant, avant de commencer à évaluer ces dimensions, nous avons souhaité écrire un chapitre consacré à l'intermodalité des voyageurs interviewés, dans lequel nous exposons

quelques chiffres, ainsi que les raisons qui les poussent à être intermodaux. Cela nous permettra une amorce sur les questions plus spécifiques à l'aisance en chapitre 4.2. ; mais également de mettre en avant des éléments que nous pourrions reprendre dans notre conclusion plus générale sur la question de l'intermodalité, en chapitre 5. Le chapitre 4.3., quant à lui, sera consacré à une conclusion où nous répondrons à nos sous-questions.

4.1. L'intermodalité à la gare de Liège-Guillemins

Dans le chapitre 1, nous avons mis en avant la question de l'intermodalité dans le contexte liégeois, soulevée Jean-Marie Halleux. D'après lui, la gare de Liège-Guillemins ne remplit pas sa fonction d'intermodalité inter-urbaine. Cependant, notre échantillon de voyageur, produit par les entretiens, a mis en avant des éléments qui ne vont pas tout à fait dans le même sens. En effet, sur vingt-deux personnes interviewées, au moins onze³ pratiquent l'intermodalité inter-urbaine, ce qui représente le 50%. De ces vingt-deux personnes, au moins onze utilisent conjointement le bus et le train et au moins quatre la voiture et le train, respectivement le 50% et le 18,2%. Ces chiffres nous permettent d'affirmer qu'il existe bel et bien une intermodalité inter-urbaine dans la gare de Liège-Guillemins. Cependant, le fait que presque un cinquième des personnes interrogées se rendent en voiture à leur gare démontre bien qu'il y a un problème de localisation des gares au-delà de l'agglomération liégeoise.

Puisque nous avons eu à faire dans nos entretiens à des personnes qui ont choisi une mobilité alternative à la voiture, nous les avons questionnées sur les raisons qui les poussaient à prendre le train. En analysant leur réponse, nous avons pu constater que l'argument économique était le plus souvent employé :

« J'ai le permis et une voiture mais ça coûte cher, surtout le parking, c'est compliqué, surtout à cause du trafic à l'entrée et à la sortie de la ville. »
(Entretien 9)

Il existe bien sûr d'autres raisons, comme par exemple une femme qui nous a dit recevoir son abonnement de transports publics par son entreprise et qui considère que le train « *est vraiment une bonne alternative à la voiture personnelle.* » (Entretien 18), ou encore un jeune homme qui travaille pour Amnesty International et qui dit avoir « *une conscience écologique* » (Entretien 8).

Les raisons qui poussent les voyageurs à être intermodaux sont donc diverses et c'est elles qui sont à l'origine de notre échantillon de voyageur. Cependant, tenter de comprendre pourquoi un tel est intermodal et un tel ne l'est pas relève d'un travail beaucoup plus large que celui que nous pouvons présenter ici. Toutefois, si notre hypothèse se réalise, nous pourrions, à l'aide de l'analyse de leur aisance, comprendre quels éléments peuvent être améliorés pour faciliter leur intermodalité.

4.2. Analyse de l'aisance

4.2.1. Confort

Comme présenté dans le chapitre 2.2.1, le confort concerne ici l'individu statique. Pour évaluer cette dimension de l'aisance, nous avons donc observé l'aménagement physique prévu pour l'attente. La gare propose plusieurs possibilités pour s'asseoir : dans le sous-sol, des

³ Nous ne disposons pas des mêmes informations pour l'ensemble des personnes interviewées. Par exemple, certains lieux de domiciles nous sont inconnus.

bancs épousent la forme des ascenseurs ; sur les quais on en trouve également. Cependant, d'après un touriste allemand, ces derniers ne seraient pas bien placés :

« Ce qui manque, ce sont des bancs pour s'asseoir. Ils sont cachés [sur les quais]. Il n'y a pas assez de bancs, peut-être parce que ça ne joue pas avec l'esthétique de la gare ? C'est frustrant pour la clientèle. » (Entretien 19)

Au sous-sol, les bancs sont en pierre et sans dossier (Image 9). Ce que nous avons pu nous-même remarquer, c'est qu'ils devenaient très vite froids et qu'il n'était de ce fait pas confortable d'y rester assis trop longtemps.

Un autre élément qui entre en compte est celui de la température. La première personne avec qui nous avons discuté, avant-même de nous être rendus à la gare, nous a fait part d'un problème d'exposition au vent :

« [La gare] ils l'ont construite dans le mauvais sens, du coup tout l'air passe dessous et il fait super froid ! » (Entretien 22)

En effet, nous l'avons vu, la gare est complètement perméable. De ce fait, il ne fait pas plus chaud à l'intérieur qu'à l'extérieur et le vent s'immisce facilement. Si nous avons nous-même pu le ressentir, cela nous a été attesté par différentes personnes (Entretien 20, Entretien 6). Cependant, cette ouverture à l'avantage d'apporter de la luminosité à la gare, notamment grâce à certaines parties du sol des quais qui sont composées de dalles transparentes donnant sur le sous-sol (Image 10), mais aussi grâce à la couverture générale de la gare (Image 11).

D'après Yves Hanin, pour véritablement concurrencer la voiture, il faut un confort supérieur. Or, les éléments retenus ci-dessus montrent que le confort offert par l'aménagement physique de la gare de Liège-Guillemins ne permet pas de rivaliser avec celui de la voiture, et risque de ce fait d'altérer l'aisance de ses voyageurs, et donc leur intermodalité. Cependant, si la perméabilité de la gare représente un défaut lorsqu'il fait trop froid ou trop chaud, elle peut se transformer en qualité quand le climat est clément, puisqu'elle permet à la lumière du soleil d'atteindre le sous-sol et peut rendre l'attente plus agréable dans les parties supérieures, comme les quais et les grands escaliers qui accèdent à la voie 1, durant l'été (Image 12).

Si les bancs ne sont pas assez confortables ou nombreux et que la gare n'est pas assez protégée par le climat extérieur, nous pouvons dès lors nous demander s'il existe des pratiques qui permettent de résoudre ces problèmes et si oui, lesquelles ? Nous avons observé qu'en plus des bancs, les voyageurs – plus précisément des jeunes d'une vingtaine d'année ou moins – s'approprient les escaliers permettant de monter sur les quais (Image 26). Une étudiante nous a confié :

« Je m'assiege sur les escaliers pour voir directement s'il y a un changement de quai. Les haut-parleurs on entend pas bien ce qu'ils disent. » (Entretien 17)

C'est donc également une question d'accessibilité – cognitive dans ce cas-là, puisqu'il s'agit d'être en mesure de lire les écrans d'information. A cela s'ajoutent les grands escaliers extérieurs permettant d'accéder au quai 1 (Image 27), ainsi que les côtés de l'arrivée des escalators sur les quais (Image 28).

Les personnes qui restent debout attendent souvent vers les écrans pour pouvoir s'informer en temps réel (Image 29). Nous avons en fait pu remarquer que l'attente était assez éparpillée. Nous n'avons pas réussi à titre personnel à détecter un endroit où nous nous sentirions le plus confortable pour attendre debout. Et cela est également attesté par nos observations (Image 30). Cependant, nous avons pu constater que les personnes seules avaient tendance à se positionner sur les côtés, notamment entre les parois des commerces et la montée sur les quais (Image 31). A ce sujet, une femme travaillant à Bruxelles nous dit :

« *Il fait toujours froid sur les quais en hiver, il y a des courants d'air partout, le pire c'est le vent. [...] je vais dans le coin des escalators, il y a une sorte de chauffage. Il y a trop de vent vers les bancs.* » (Entretien 20)

Pour se protéger du froid, les voyageurs peuvent aussi parfois se réfugier dans le bureau de l'information où il fait plus chaud, bien que celui-ci n'ait pas été pensé comme une salle d'attente (il n'y a aucune possibilité de s'y asseoir). Mais lorsque la température le permet, les voyageurs semblent apprécier le fait d'attendre dehors au soleil (Image 32). Des bancs sont également situés à différents endroits de la place de la gare, entourés par des bambous.

Il existe donc plusieurs pratiques qui permettent au voyageur de s'approprier l'aménagement physique de la gare, afin d'améliorer leur confort, et donc de diminuer la contrainte liée à l'attente, produite par l'intermodalité.

4.2.2. Accessibilité

Comme présenté dans le chapitre 2.2.1., l'accessibilité fait pour nous référence à la facilité avec laquelle les voyageurs se déplacent. Pour évaluer cette dimension de l'aisance, nous avons observé l'aménagement physique situé dans les zones de rupture de charge. Cela nous a permis d'analyser les flux, à savoir la façon dont ils se créent, mais également les éléments qui les ralentissent, voire les arrêtent. Dans une gare, la signalétique doit permettre d'harmoniser ces flux et, dans le cas de l'intermodalité, faciliter le déplacement d'un mode de transport à l'autre. En effet, comme le présentent Jérôme Denis et David Pontille, « *la signalétique en dur expose une information stabilisée, destinée à un usage collectif. [...] Ils sont consultables, dans un même temps et dans un même espace, par la foule des voyageurs qui y trouvent des appuis solides pour harmoniser leurs déplacements.* » (2010 : 4).

Or, un des premiers éléments que nous avons remarqué est l'absence de grands écrans permettant de voir, dès son entrée dans la gare, tous les départs des trains. L'aspect collectif de la signalétique, tel qu'il est présenté par Jérôme Denis et David Pontille, sous-entend qu'on doit pouvoir la lire de loin. Ce n'est pas le cas à la gare de Liège-Guillemins, puisque les panneaux d'informations, qui se situent sur les ascenseurs et en face des montées des quais, ne permettent pas à la fois d'être vus et d'être lus de loin. Lorsqu'on entre dans la galerie souterraine par l'entrée principale, il n'est donc pas possible d'avoir une vue d'ensemble (Image 13). De ce point de vue-là, il n'est pas non plus possible de lire le numéro des quais qui est en fait uniquement inscrit à côté des escalators et donc enfoncé derrière un mur (Image 14). Si les écrans comportent de nombreuses informations (heure d'arrivée, de départ, numéro de quai et éventuel changement, retard, informations diverses) (Image 15), celles-ci ne sont pas forcément suffisantes pour une personne qui ne connaît pas la gare, comme c'était le cas du touriste allemand qui a affirmé avoir du mal à s'orienter (Entretien 19). De plus, bien que plusieurs arrêts de bus, permettant une intermodalité assez directe, soient positionnés à l'extérieur de la gare, aucun écran ou panneau n'informe sur les horaires des bus – en temps réel ou non.

Un autre aspect qui nous a interpellées est que la gare ne semble pas du tout ou très peu adaptée aux personnes à mobilité réduite. En premier lieu, nous avons remarqué que les lignes au sol servant à guider les malvoyants ne sont pas contrastées avec le reste du sol, comme elles devraient l'être pour permettre à ces personnes de les distinguer. Nous nous sommes demandé si ce n'était pas pour des questions d'esthétique, puisque l'intégralité de la gare se décline dans des teintes monochromes, allant graduellement du blanc au gris. De plus, les quais sont à certains endroits trop étroits pour permettre le passage de fauteuils roulants, notamment sous les passerelles. Les ascenseurs eux-mêmes semblent trop étroits pour permettre le stationnement aisé d'un fauteuil ou d'une poussette ainsi que de la personne les accompagnants.

En ce qui concerne les flux, nous avons visionné nos prises vidéo en accéléré afin de mettre plus facilement en lumière des zones où leur fluidité peut devenir problématique. Il s'est avéré que de manière générale, les déplacements sont aisés, les voyageurs semblant adapter leur rythme de marche les uns aux autres. En période de grande affluence (le matin entre 7h et 8h30 et le soir à partir de 17h), la gare peut se remplir ou se vider très rapidement, et cela de manière assez fluide. Cependant, un type de zone est selon nous problématique. Il s'agit de l'espace entre la descente des escalators et l'écran situé sur les ascenseurs. En effet, cette zone de quelques mètres carrés condense en fait les personnes montant et descendant des quais, ainsi que les personnes consultant les écrans. En plus de cela, le flux des personnes traversant la gare, sans monter ou descendre à cet endroit, passent de manière perpendiculaire dans cette zone. Le passage peut donc vite s'avérer difficile, comme cela est documenté en photos (Image 16, Vidéo 4). Nous pouvons ajouter à cela un élément d'auto-ethnographie : l'une d'entre nous, au moment où elle a voulu se lever pour consulter les écrans, a manqué de peu de se faire bousculer par un passant. A cela s'ajoute le fait que les escalators rendent la montée aux quais difficile en période de grande affluence (Image 17). La descente ralentit également les flux puisqu'il s'agit d'un seul escalator assez étroit (Vidéo 4).

Sur la vidéo on remarque également que seule une minorité de personnes partent sur la droite pour prendre les escaliers. En effet, nous avons constaté que malgré ces ralentissements, très peu de voyageurs les empruntent, si ce n'est pendant les heures de pointes où ils sont un peu plus souvent occupés, notamment pour descendre des quais. De ce fait, un déséquilibre se crée dans les flux et la partie droite de la galerie souterraine est beaucoup moins occupée que la gauche, même dans l'attente. Les voyageurs restent près de l'accès aux quais qu'ils comptent utiliser. Bien qu'il s'atténue, ce déséquilibre reste présent durant les heures de pointe (Image 33). En réfléchissant plus généralement à la question de l'intermodalité, ce comportement peut attester d'un certain désir de faire le moins d'efforts possible pendant un changement de transport.

Ce que l'on remarque aussi bien pendant les heures de pointe, c'est que la galerie souterraine semble jouer le rôle de lieu de passage. Cela est notamment attesté par le fait que les bancs ne sont pas forcément tous occupés lorsque la gare est remplie (Image 34). Pendant les périodes creuses, les individus sont beaucoup plus statiques, alors que le matin, par exemple, les personnes s'arrêtent moins souvent devant les écrans, ce qui montre qu'il s'agit plutôt de pendulaires et que la gare joue alors véritablement un lieu de départ et d'arrivée, sans qu'on ait le temps de s'y attarder, contrairement à l'après-midi où les gens y restent plus longtemps.

Pour ce qui est de l'extérieur de la gare, la jeune fille du couple que nous avons interviewé nous a raconté qu'avant que la nouvelle gare soit construite, tous les arrêts de bus étaient côte à côte. A présent, ils sont un peu plus éloignés les uns des autres, ce qui a pour conséquence que la jeune fille doit parcourir de plus longues distances et souvent courir pour arriver à temps à son arrêt (Entretien 9). Ainsi, la disposition des arrêts de bus, d'après cette personne, ne facilite pas son intermodalité.

En ce qui concerne les vélos, la montée sur les quais n'est selon nous pas adaptée pour les cyclistes. En effet, aucune rampe (mobile ou non) ne permet d'y accéder et la forme arrondie des ascenseurs les rend trop étroits, comme l'atteste le touriste allemand (Entretien 19). En plus de cela, les trains ne sont pas non plus aménagés pour les vélos d'après une personne travaillant à la maintenance, mais qui a cependant trouvé une solution :

« C'est Point Vélo qui m'a conseillé un vélo pliable. Les trains ne sont pas aménagés pour les vélos : il faut payer 5 euros supplémentaires et il faut rester à côté tout du long pour ne pas se le faire voler. » (Entretien 11)

Cependant, la gare dispose d'un parking à vélo qui permet de venir ou de repartir à la gare à vélo sans devoir transporter ce dernier dans le train. Elle offre donc tout de même une solution

pour les voyageurs souhaitant utiliser ces deux modes. Mais nous n'avons pas eu accès aux prix du parking, et il se peut que ce soit une solution jugée peu économique pour certaines personnes.

En ce qui concerne les passerelles qui permettent d'accéder aux quais par le haut, celles-ci semblent être utilisées principalement pour changer de quai, et jouent donc véritablement un rôle intermodal (Vidéo 1). En effectuant des prises vidéo depuis là, nous avons réalisé qu'elles permettaient une bonne vue d'ensemble sur les quais (Vidéo 2) et que cela pouvait expliquer que les voyageurs préfèrent passer par là plutôt que par le bas pour aller prendre un autre train. Cela nous a d'ailleurs été confirmé par un des étudiants avec qui nous avons discuté (Entretien 5).

La dimension de l'accessibilité se voit donc mise en difficulté par une signalétique qui ne remplit pas ses fonctions, mais également un aménagement qui rend les passages de la galerie souterraine aux quais – et inversement – difficile, et ce également pour les personnes à mobilité réduite ou à vélo. Cependant, l'ouverture de la gare permet une bonne visibilité depuis les passerelles, ce qui explique pourquoi les voyageurs intermodaux ont tendance à se les approprier.

4.2.3. Aise

Pour rappel, l'aise était présentée dans le chapitre 2.2.1, comme « *la qualité de la coprésence du voyageur avec les autres personnes* ». Nous avons également ajouté que dans notre contexte, cette aise était également influencée par l'atmosphère générale de la gare. Or, l'aspect esthétique de la gare, aéré, moderne et illuminé, participe selon nous à améliorer l'aise de ses voyageurs. Si nous l'avons nous-même ressenti lors de notre première visite, certains des voyageurs interviewés nous l'ont confirmé :

« *J'aime beaucoup travailler ici ! Les gens sont très sympas, il y a une bonne ambiance et c'est sécurisé.* » (Entretien 14)

« *Je l'aime bien [la gare], je m'y sens bien.* » (Entretien 12)

« *J'aime bien attendre sur cette place, c'est agréable, je m'y sens bien.* » (Entretien 9)

Concernant la qualité de la coprésence des voyageurs, nous avons remarqué plusieurs personnes vaquer à diverses occupations qui attestent selon nous d'une aise à ce niveau-là : se maquiller, travailler sur un ordinateur, boire un café tout en regardant droit devant, discuter avec des inconnus suite à un retard de train, ou encore se restaurer. Durant le reste de la semaine, nous avons pu observer les personnes qui s'arrêtaient à attendre quelques minutes dans la galerie souterraine. Nous en avons remarquées plusieurs qui vquaient à diverses occupations qui selon nous attestent d'une certaine aise : se maquiller, travailler sur son ordinateur, boire un café tout en regardant droit devant, discuter avec des inconnus suite à un retard de train ou encore se restaurer. De plus, les personnes n'hésitent pas à s'asseoir assez près d'inconnus sur les bancs (Image 19). Ce n'est que en stationnant debout et seul que nous avons pu remarquer une certaine distance prise avec l'autre (Image 20, Image 35).

Ainsi l'aise du voyageur semble à la fois être améliorée par l'aménagement physique de la gare qui se veut esthétique, moderne et ouvert, et également par les voyageurs en eux-mêmes qui se sentent à l'aise en présence les uns des autres. Nous pensons que l'apparence physique de la gare, jugée agréable, peut jouer un rôle positif dans l'intermodalité des voyageurs qui se voient obligés de passer par là plusieurs fois par semaine.

4.2.4. Sociabilité

Nous souhaitons dans ce chapitre analyser les pratiques des voyageurs lorsqu'ils se rencontrent – volontairement ou non – dans et autour de la gare. Il a été plus difficile pour nous de récolter des données sur cette dimension, car nous avons surtout interviewé des personnes seules, tout simplement car nous avons moins l'impression de les déranger. Malgré cela, nous avons tout de même des résultats à présenter. Ce que nous avons déjà pu remarquer à travers l'analyse de la dimension « confort », c'est qu'il n'y a pas de zone prévue pour se rencontrer dans le confort, en dehors des cafés et restaurants :

« Pour être assis confortablement il faut consommer dans des cafés et ça c'est trop cher. » (Entretien 7)

De plus, les bancs situés dans la galerie souterraine ont, nous l'avons vu, une forme qui épouse celle des ascenseurs et de ce fait, un groupe de personnes qui souhaiterait discuter entre elles sur ces bancs ne se trouverait pas dans la position la plus agréable pour cela (Image 21). Cela n'empêche cependant pas les rencontres en cet endroit, comme l'atteste une photographie d'un groupe de jeunes étudiantes (Image 36). Mais de manière générale, ce sont tout de même plutôt les espaces tels que le café Starbucks qui semblent être pensés pour les rencontres à plusieurs, avec des chaises à l'effigie de tables basses qu'on a du mal à imaginer être utilisées par une personne venant seule (Image 22). Il existe cependant des zones que les voyageurs se sont appropriés dans un but de sociabiliser, comme c'est le cas des grands escaliers qui mènent au quai 1 (Image 3, Image 12, Image 27). Un des étudiants que nous avons interviewés nous a dit à ce sujet :

« Le vendredi après les cours je viens souvent boire des bières avec mes amis [sur les grands escaliers extérieurs]. » (Entretien 12)

Nous avons également interviewé une pharmacienne qui travaille à la gare au sujet de l'ambiance générale :

« Ici c'est comme une petite ville. On a nos habitués et on s'entend très bien entre les commerces, et aussi avec la police. J'aime beaucoup travailler ici ! » (Entretien 14)

Nous avons donc tenté d'observer si l'effet « petite ville » se ressentait vraiment dans la gare de Liège. Le premier étudiant que nous avons interrogé nous a effectivement dit que même lorsque tous les accès de la gare étaient ouverts, il passait toujours par la galerie souterraine afin de jeter un coup d'œil aux magasins (Entretien 2). La gare se positionne donc véritablement comme un lieu de passage dans lequel se créent des activités qui peuvent ressembler à celles ayant lieu dans un centre-ville.

De plus, nous avons été témoins d'un changement de voie annoncé au dernier moment, qui a poussé les personnes présentes sur le quai à engager la discussion avec des inconnus. Ainsi les retards ou événements imprévus peuvent créer une certaine sociabilité entre les voyageurs, chose qui atteste également d'une certaine aise.

La dimension de la sociabilité peut donc avoir une certaine qualité dans la gare, mais elle est surtout limitée à des moments d'attente, bien que certaines personnes se retrouvent en fin de journée, notamment le vendredi, pour échanger (Entretien 12). Au niveau de l'intermodalité, nous pensons que ça peut être une véritable plus value que de voyager avec une ou plusieurs personnes, afin d'échanger des moments de qualité, en s'arrêtant prendre un café par exemple, qui permettent de mettre en valeur un voyage peut-être moins confortable que celui en voiture.

4.2.5 *Sentiment de sécurité*

Nous abordons ici la dimension que nous avons choisie d'ajouter au concept de l'aisance. Avoir un bon sentiment de sécurité est selon nous important non seulement pour participer à l'aisance du voyageur, mais pour améliorer l'ensemble de son intermodalité.

Nous l'avons vu, la gare est surveillée en permanence par des policiers. Dans la période où nous l'avons visitée, il y avait également la présence de militaires. Cependant, la question que nous nous sommes posée, était de savoir si ces mesures sécuritaires supplémentaires ne risquaient pas en fait d'importuner les voyageurs et d'altérer son sentiment de sécurité. Il s'est avéré que dans le cas de la gare de Liège-Guillemins, les policiers, ainsi que les militaires passaient assez facilement inaperçus. Nous n'avons rien observé dans le comportement des voyageurs qui puisse attester d'un quelconque dérangement. Au contraire, nous avons pu voir les policiers plaisanter avec des enfants et un groupe d'adolescent s'asseoir par terre juste à côté des militaires (Image 23). Cependant, si nos observations ne nous ont pas permis de voir une détérioration du sentiment de sécurité causée par l'état d'urgence, cela est apparu dans certains de nos entretiens. En effet, d'après un groupe de concierges, les attentats de Bruxelles ont eu pour conséquence que plus de personnes attendaient leur train à l'extérieur de la gare, plutôt qu'à l'intérieur, dans les jours qui ont suivi (Entretien 3). L'aménagement physique, ou plutôt son réaménagement à l'aide de barrières provisoires, a certainement accentué ce comportement, puisqu'il a mis en évidence l'état d'urgence.

Nous avons à maintes reprises pu discuter avec un homme tenant un bistrot aux alentours de la gare et celui-ci nous a fait comprendre à quel point le sentiment de sécurité pouvait être primordial dans le choix de son moyen de transport :

« Avant si j'allais loin je prenais le train. En voiture tu as le risque de la fatigue et ça revient plus ou moins au même prix. Mais depuis les événements je ne mets plus les pieds dans la gare, j'ai peur. Même si tu me faisais payer un euro pour le train je le prendrais pas, même si tu me payais je le prendrais pas ! » (Entretien 10)

Dans ce cas-là, le fait qu'il fasse directement le lien entre la gare de Liège-Guillemins et l'aéroport de Bruxelles en matière de risques a également pu être accentué par les mesures de sécurité mises en place autour de la gare.

Un autre entretien, qui n'est pas en lien avec les mesures sécuritaires liées à l'état d'urgence, mais plutôt avec l'aménagement physique de la gare, nous montre les conséquences du manque d'espace d'attente chauffée sur le sentiment de sécurité : il s'agit de celui de la femme qui s'occupe des toilettes. En effet, celle-ci nous a raconté qu'en hiver des personnes ayant consommé beaucoup d'alcool viennent se protéger du froid dans les toilettes et que cela l'inquiétait non seulement elle, mais également les personnes souhaitant les utiliser (Entretien 21). Cet exemple montre que les personnes ont moins tendance à se sentir en sécurité ou à l'aise avec d'autres personnes si elles sont dans des endroits fermés. De ce fait, nous pensons que l'aspect aéré du reste de la gare joue plutôt un rôle positif dans le sentiment de sécurité.

Cette dimension est bien sûr très personnelle, mais nous pensons que, puisqu'il est très important qu'elle soit respectée pour participer à l'aisance générale du voyageur, le fait de placer des policiers qui surveillent la gare en permanence est une bonne stratégie pour un pôle d'intermodalité tel que la gare de Liège-Guillemins. En effet, si le voyageur se sentait en danger, il risquerait d'opter pour un moyen de transport plus direct.

4.3. Conclusion

Nous avons choisi de diviser cette conclusion en deux sous-chapitres, afin de pouvoir répondre de manière claire à nos deux sous-questions.

4.3.1. Réponse à la première sous-question

Nous avons relevé une série d'obstacles à la facilitation des flux et de l'attente dans la gare de Liège-Guillemins. Au niveau du conforme, ce qui prime, c'est la perméabilité de la gare qui fait qu'il y fait souvent trop froid en hiver (et inversement trop chaud en été) et que les bancs sont insuffisants et pas assez confortables pour les voyageurs. En fait, c'est tout un espace prévu pour l'attente qui semble manquer et cela explique pourquoi les voyageurs s'approprient d'autres lieux, parfois moins confortables. Au niveau de l'accessibilité, nous avons identifié une signalétique qui ne remplit pas son rôle et une zone problématique où se concentrent plusieurs accès à l'information et aux différents quais, ce qui ne facilite pas les déplacements. De plus, il est impossible de voir les écrans tout en restant assis, puisque les bancs se situent sur les autres côtés des ascenseurs (Image 24). L'aise et la sociabilité sont, quant à elles, deux dimensions qui semblent se décliner de manière très positive dans la gare, notamment grâce à une esthétique moderne et aérée. Enfin, au niveau du sentiment de sécurité, nous avons pu constater qu'il est très tributaire de l'actualité.

Pour répondre à la question *de quelle manière l'aménagement physique de la gare de Liège-Guillemins facilite-t-il les flux et l'attente des voyageurs ?* Nous dirons donc que ces derniers ne sont pas suffisamment facilités en raison d'un manque de confort et d'une accessibilité rendue difficile par une signalétique et un aménagement pas toujours appropriés. Cependant, pour des voyageurs quotidiens, pour qui l'intermodalité ne nécessite que de passer un court instant dans la gare, à attendre ou à la traverser, nous pensons que c'est plutôt la ponctualité des trains qui prime sur leur aisance, comme cela est attesté par plusieurs entretiens, notamment le jeune homme travaillant pour Amnesty International :

« Vous voulez étudier les alternatives à la voiture et vous étudiez la SNCB ? (rires) Y a réellement un problème de ponctualité. Le TEC ça va encore. Mais par exemple aujourd'hui mon train était 50 minutes en retard à cause d'une cabine de signalisation qui a été cambriolée. (rires) C'est un cercle vicieux parce que c'est pas hyper bien géré, c'est contraignant. » (Entretien 8)

4.3.2. Réponse à la deuxième sous-question

Notre analyse nous a permis de garder l'impression que l'atmosphère générale de la gare de Liège-Guillemins était plutôt agréable. Cependant, son aménagement physique n'est pas assez fonctionnel ce qui a pour conséquence sur les pratiques des voyageurs : au niveau de l'accessibilité, ils se sont appropriés les escalators, qui facilitent la montée sur les quais, et les passerelles, qui permettent une vue d'ensemble ; au niveau de l'aise et de la sociabilité, ils profitent de ces zones de rupture de charge pour échanger avec les connaissances qui partagent le voyage, en choisissant pour cela des bancs, des escaliers, ou encore les cafés ; et enfin, au niveau du sentiment de sécurité, en se montrant ouverts à la présence de policiers et de militaires armés.

Pour répondre à la question *quelle(s) forme(s) prennent les pratiques des voyageurs à la gare de Liège-Guillemins ?* nous dirons donc qu'elles attestent d'une volonté à compenser un aménagement physique qui n'améliore pas assez l'attente, ainsi que d'une volonté d'optimiser le temps passé à la gare, et cela permet peut-être, dans une certaine mesure, de diminuer les contraintes liées aux ruptures de charge, et donc à l'intermodalité.

5. CONCLUSION GENERALE

5.1. Réponse à la question de recherche

A travers notre analyse, nous avons montré que la gare de Liège-Guillemins ne remplit pas tous les objectifs d'un pôle d'intermodalité, notamment à cause de son aménagement physique qui présente une série de problèmes cités dans le chapitre précédent. Or, d'après Marion Tillous, « *l'espace de mobilité est aménagé pour une personne ayant la volonté de se déplacer. [...] les améliorations ergonomiques étant destinées à lui permettre d'accomplir cette action avec la plus grande autonomie possible.* » (2009 : 387). Selon nous, cela doit se faire par la signalétique et par un aménagement physique qui permet cette autonomie. Or dans la gare de Liège-Guillemins, celui-ci semble plus répondre à des questions esthétiques que fonctionnelles : la forme arrondie des ascenseurs, les bancs sans dossier qui les épousent, les lignes tracées sur le sol pour les malvoyants, l'ouverture qui n'abrite pas du vent, etc. Ce sont tous des éléments qui entrent dans la même logique esthétique arrondie, aérée et monochrome de l'aspect générale de la gare, tel qu'elle se présente dans son ensemble.

Pour les voyageurs pendulaires, une routine permet de remplacer le recours à la signalétique et de faciliter les déplacements. Cependant, pour les voyageurs occasionnels et les personnes à mobilité réduite, les défauts de la signalétique deviennent plus problématiques.

Cependant, comme que nous avons pu le voir dans notre travail, si l'aménagement physique de la gare comporte des défauts, les pratiques des usagers peuvent parfois permettre de les contourner. Ainsi, là où cet aménagement pourrait aggraver l'aisance, l'appropriation de la gare par ses voyageurs, elle, peut l'améliorer.

De ce raisonnement découle selon nous l'idée que les différentes dimensions qui forment l'aisance, peuvent en fait elles aussi se compenser. Une mauvaise accessibilité peut par exemple perdre de l'importance si la sociabilité et l'aise sont suffisantes pour se faire aider par d'autres personnes. Au même titre, un confort réduit aura moins d'impact si l'aise des voyageurs est jugée très bonne.

L'aisance peut donc se créer de manière personnelle, mais aussi collective – au niveau des flux – et cela malgré un aménagement physique peut fonctionnel, à travers l'appropriation de l'espace.

Ainsi, pour répondre à notre question de recherche, nous pensons que l'aménagement physique de la gare de Liège-Guillemins ne participe pas à améliorer toutes les dimensions de l'aisance – notamment au niveau du confort et de l'accessibilité, où nous avons mis en évidence plusieurs problèmes d'aménagement – mais que les pratiques des voyageurs permettent de compenser ces lacunes.

5.2. Mobilité alternative ?

Nous avons montré dans le chapitre 4.3.1. que la ponctualité des transports joue un grand rôle dans l'aisance des voyageurs. Selon nous, un aménagement physique réduisant les contraintes dans les zones de rupture de charge peut améliorer l'intermodalité. Cependant, comme cela est ressorti de certains de nos entretiens, ce n'est pas suffisant pour détourner le voyageur de la voiture. En effet, c'est plutôt c'est la gestion et la ponctualité des transports qui jouent un rôle :

« S'il y a le moindre imprévu dans mon parcours tout est foutu, j'arrive en retards. » (Entretien 12)

« On estime que si un retard ne dépasse pas une heure on ne prévoit pas d'autre solution. » (Entretien 13)

« Avant je prenais le bus ou je marchais [...] mais on est fatigué des retards. Moi je suis indépendant mais il y a des gens qui doivent être à l'heure, au bout d'un moment c'est plus possible. » (Entretien 10)

Ainsi, nous pensons que ce n'est pas tant à l'échelle de la gare qu'il faut agir, pour proposer une mobilité véritablement alternative à la voiture, mais plutôt à l'échelle inter-urbaine, voire régionale, afin de mieux gérer la ponctualité des transports, dont les voyageurs acceptent de dépendre.

6. BIBLIOGRAPHIE

Ageron, P. 2014 : « Notion à la une : intermodalité. » *Geoconfluences.fr* [En ligne], daté du 30 septembre. <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/notion-a-la-une-intermodalite> (consulté le 15 mars 2016)

Boissard, S. 2010 : Gares : les lieux de l'intermodalité. In *GART, Les nouveaux outils de l'intermodalité. Colloque du 9 novembre 2010*. Châlons-en-Champagne : GART, 21-22.

Communauto 2004 : « L'auto-partage et le transport en commun : ensemble pour une mobilité durable. » *Communauto.com* [En ligne], daté du 18 juin. <http://www.communauto.com/images/Kyoto.pdf> (consulté le 15 mars 2016).

Dataquest 2009 : « Immobilier autour des gares TGB. » *Liege.be* [En ligne], daté de septembre. <http://www.liege.be/telechargements/pdf/investir-a-liege/gares-tgv.pdf> (consulté le 15 mars 2016).

Denis, J., Pontille, D. 2010 : Information voyageurs : inventer une signalétique collective à l'ère du 2.0. *Ville, Rail & Transport*, 40-46.

Hannappel, L. 2009 : « Calatrava-Bahnhof in Lüttich eröffnet. » [En ligne], daté du 21 septembre 2009. <http://www.detail.de/artikel/calatrava-bahnhof-in-luettich-eroeffnet-1195/> (consulté le 9 mars 2016).

Independent Transport Commission 2014 : Ambitions & Opportunities. Understanding the Spatial Effects of High Speed Rail. London. Chapter 4 : Learning from Experience. 4.5 Liège-Regeneration across boundaries. *Theitc.org* [En ligne] <http://www.theitc.org.uk/wp-content/uploads/2014/11/ITC-HSR-Ambitions-and-Opportunities-FINAL.pdf> (consulté le 9 mars 2016).

Iseki, H., Smart, M., Taylor, B., Yoh, A. 2012 : Thinking outside the bus. *Access Magazine* 40, 9-15.

Monnier, G. 2014 : La file d'attente. Une démarche photographie. *Terrain* 63, 72-85.

Scholz, R. W., Stauffacher, M., Bösch, S., Krütli, P. 2004: Nachhaltige Bahnhofs- und Stadtentwicklung in der trinationalen Agglomeration: Bahnhöfe in der Stadt Basel. *ETH- UNS Fallstudie*. Zürich : Verlag Rüegger.

Souchon, A. 2006 : *De l'intermodalité à la multimodalité : Enjeux, limites et perspectives. Illustré par un projet d'expérimentation de tarification multimodale entre Martigues et Marseille*. Lyon : Université Lumière II.

Tillous, M. 2009 : *Le voyageur au sein des espaces de mobilité : un individu face à une machine ou un être socialisé en interaction avec un territoire ? Les déterminants de l'aisance au cours du déplacement urbain*. Paris : Université Panthéon-Sorbonne.

7. ANNEXES

7.1. Images

Image 1

Von: Capier Jacqueline <jacqueline.capier@b-rail.be>
Gesendet: Montag, 4. April 2016 12:21
An: Horand Isabelle
Betreff: TR: Autorisation de tournage dans la gare de Liège

Bonjour,

Notre pays est toujours en état d'alerte terroriste de niveau 3 et dans ce cadre, les autorisations de tournages ne sont plus délivrées, de même que les entretiens avec notre clientèle et cela dans le but de ne pas l'importuner.

Cordialement

Jacqueline Capier

Image 2







Image 3



Image 4

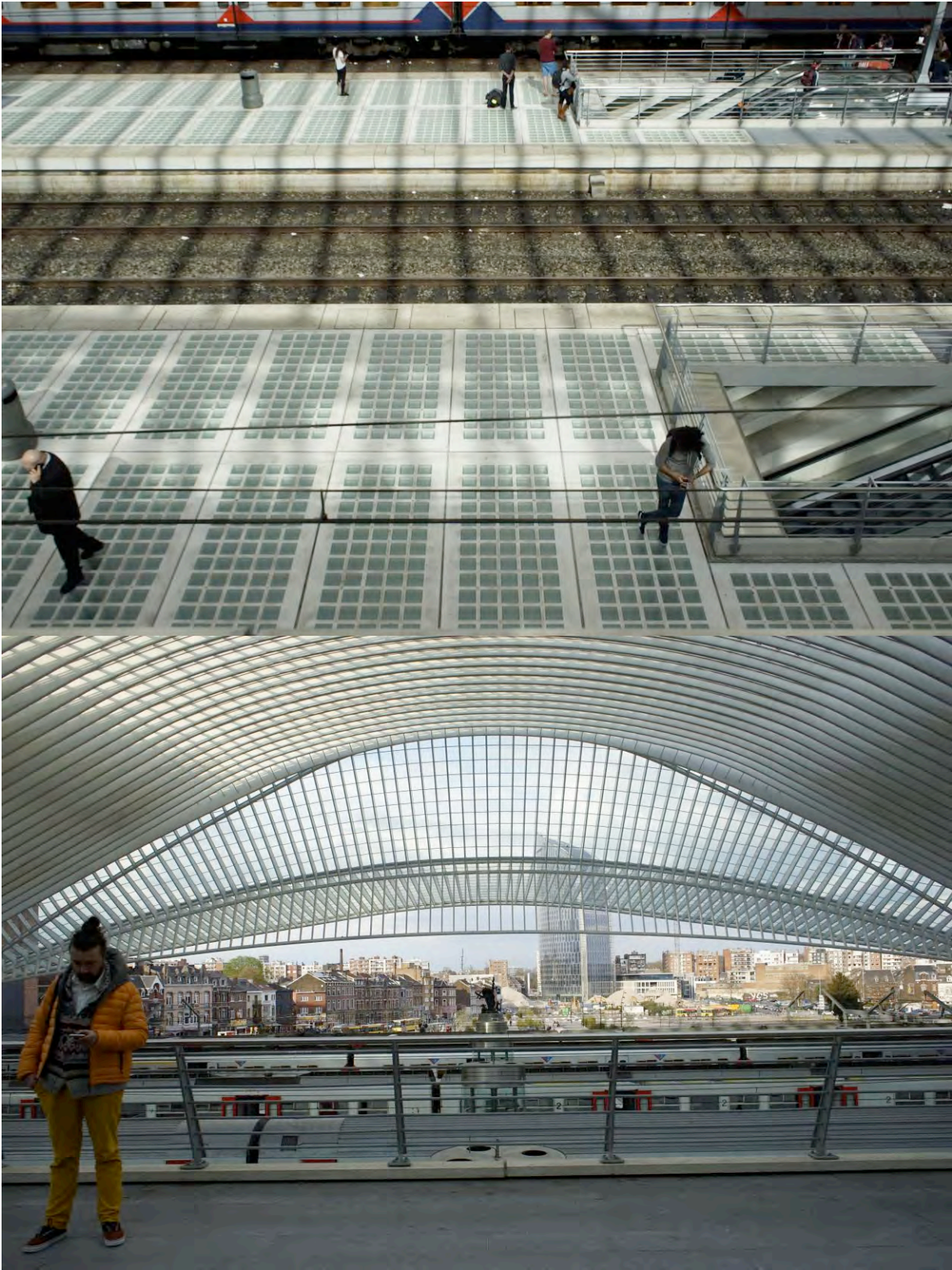


Image 5



Image 6

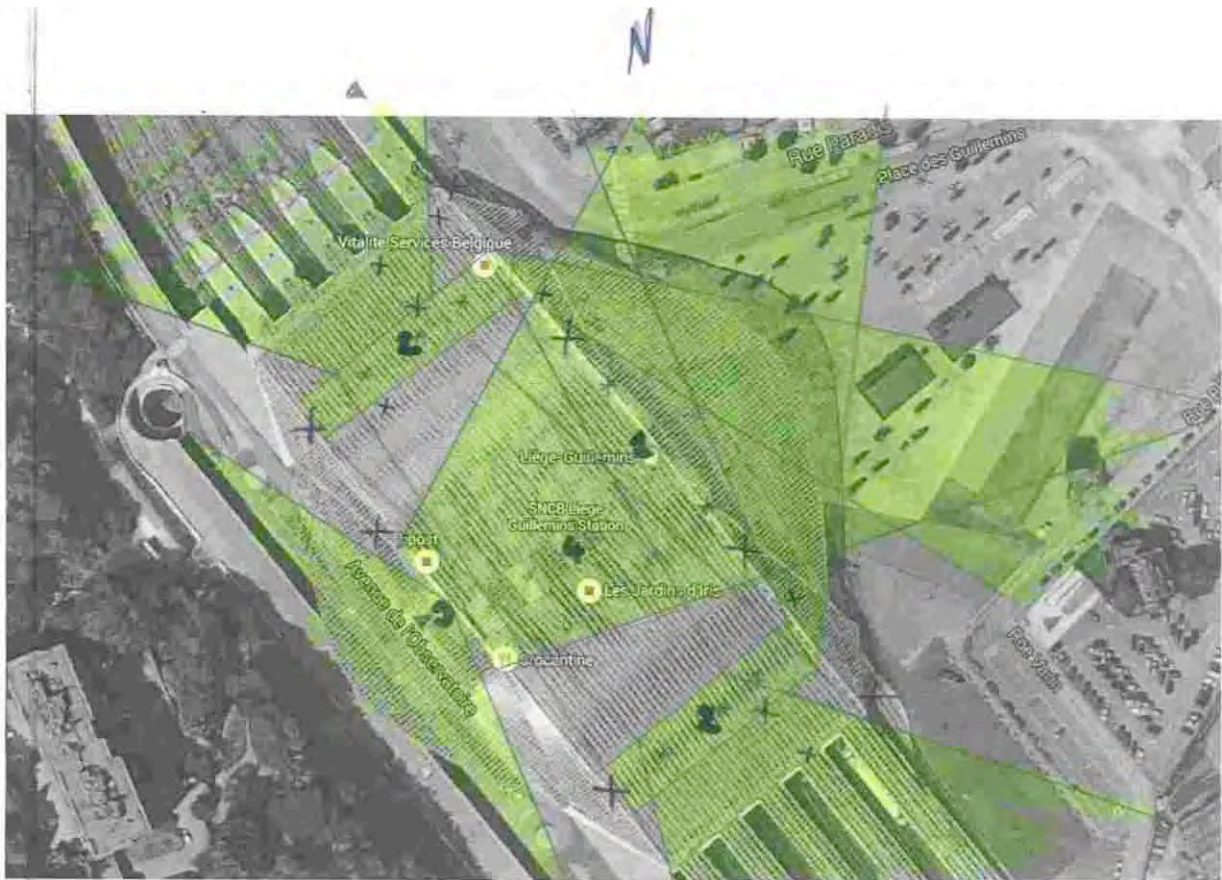


Image 7

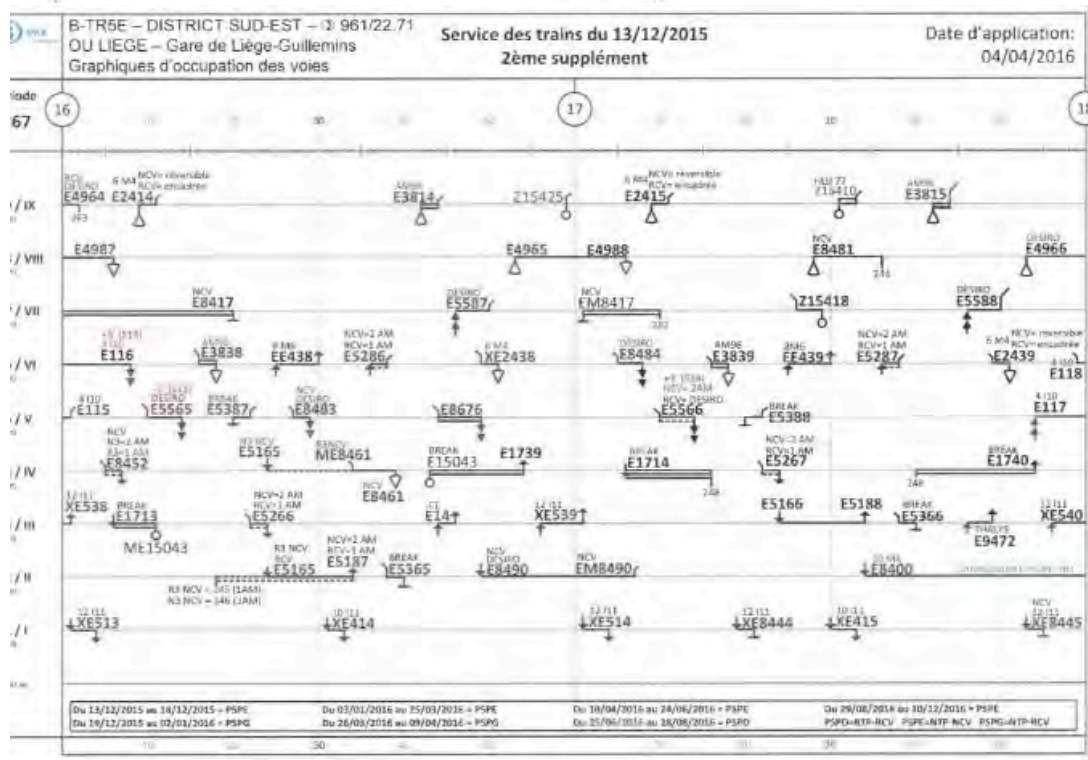


Image 8

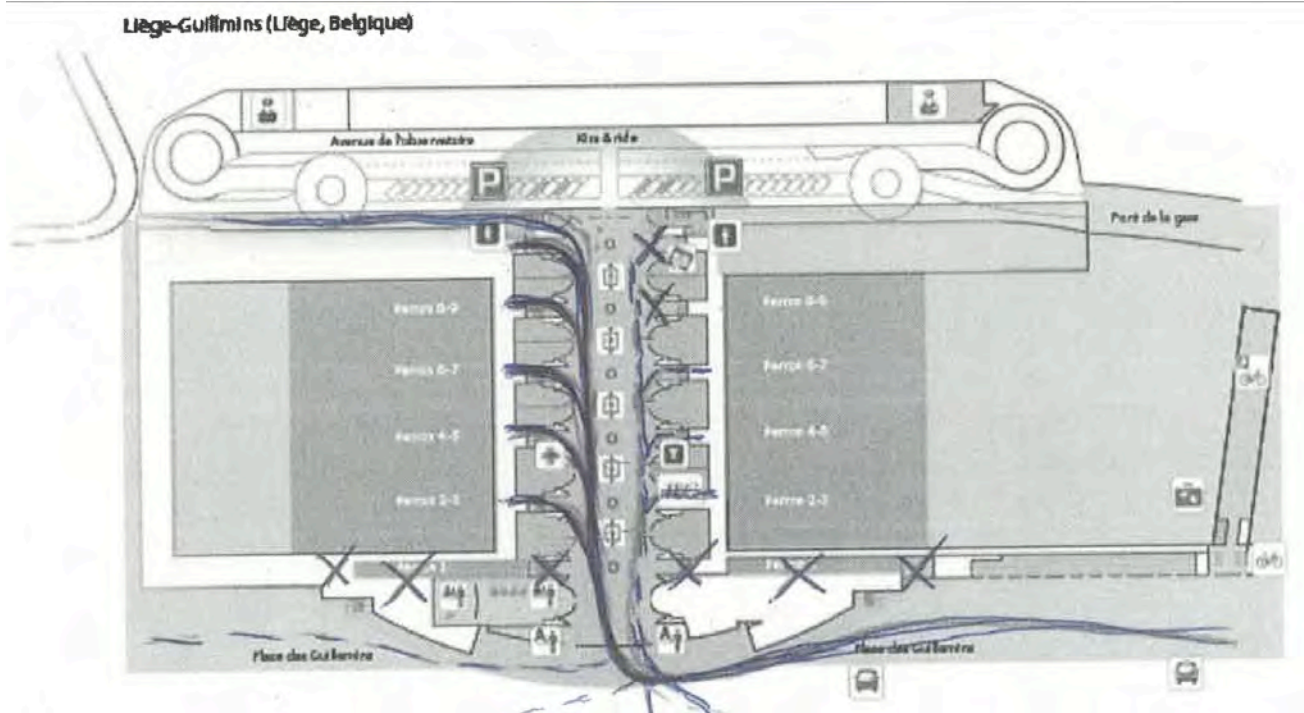


Image 9

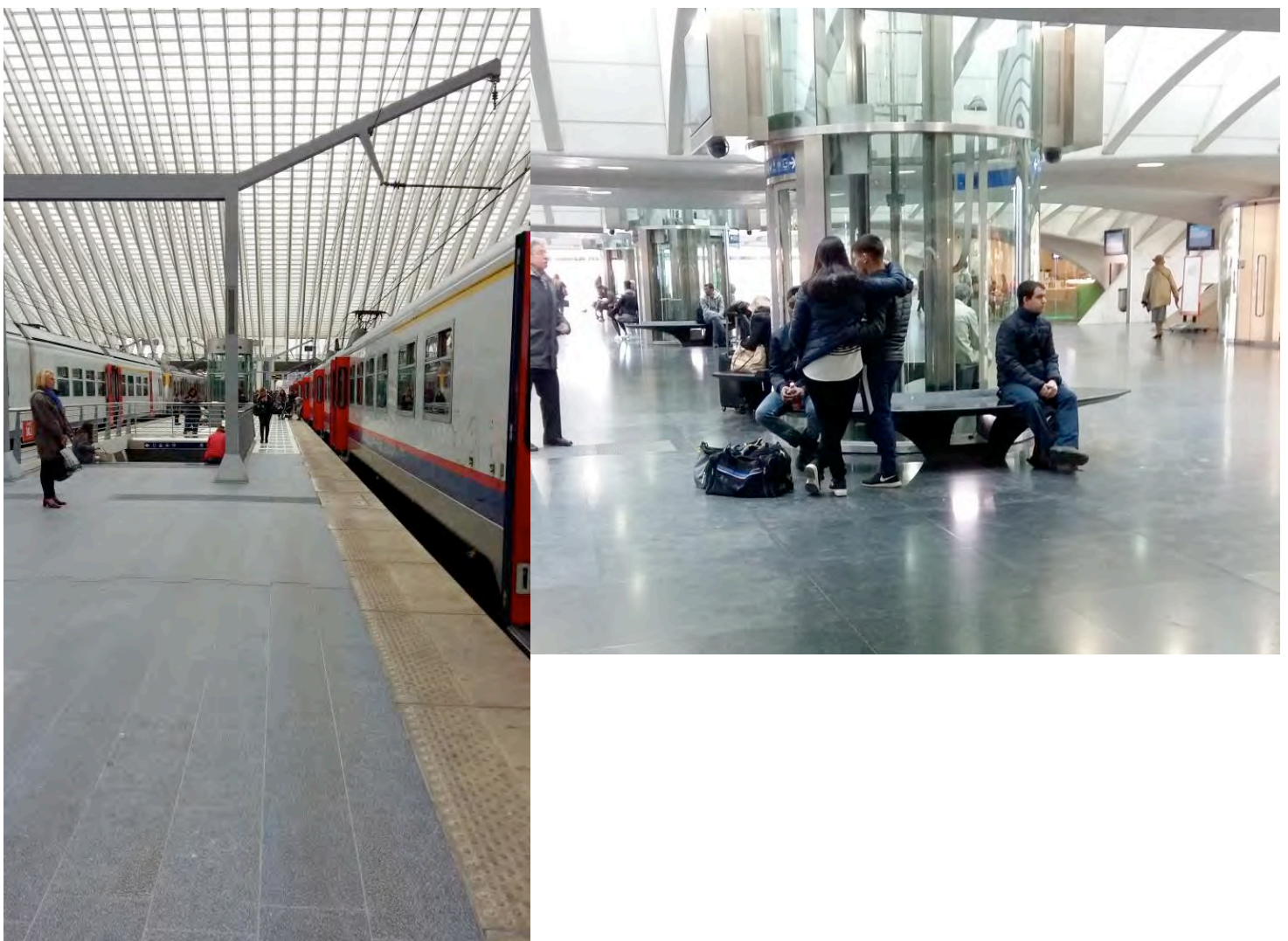


Image 10

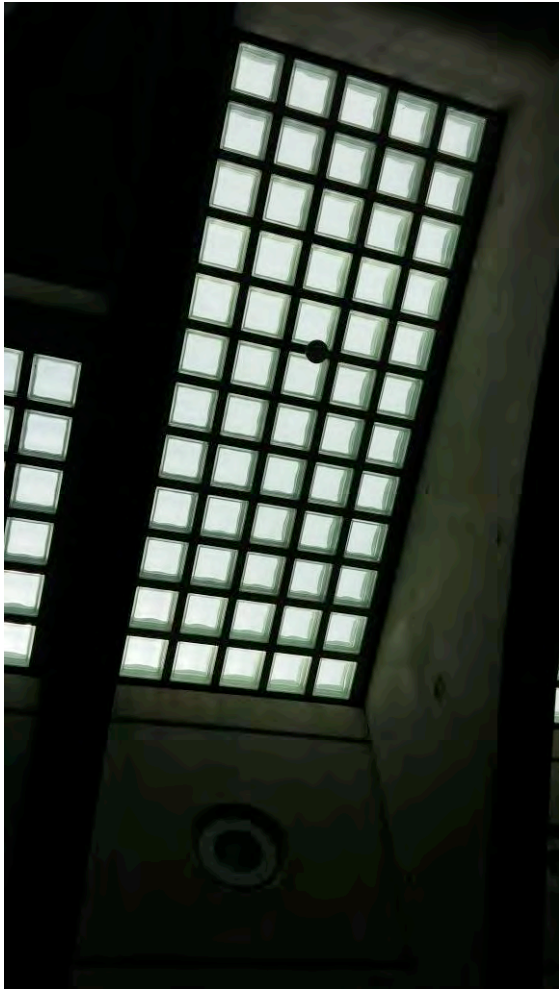


Image 11

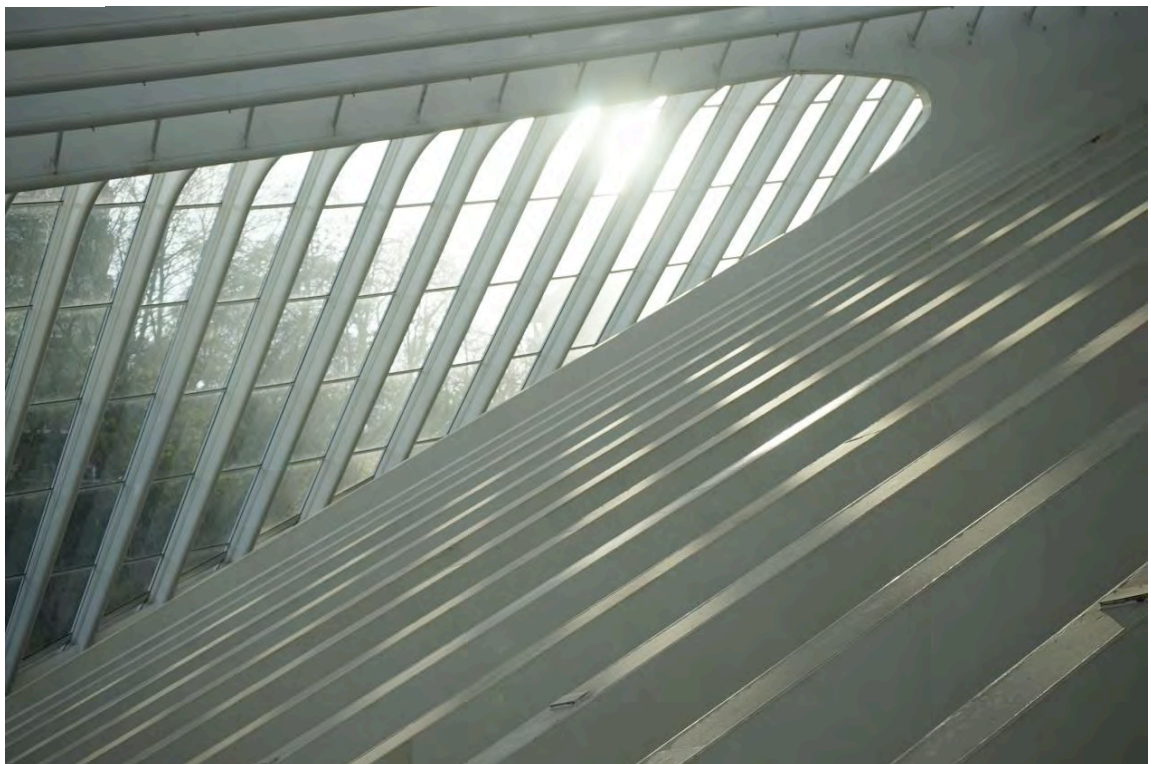


Image 12



Image 13



Image 14



Image 15



Image 16



Image 17



Image 18



Image 19

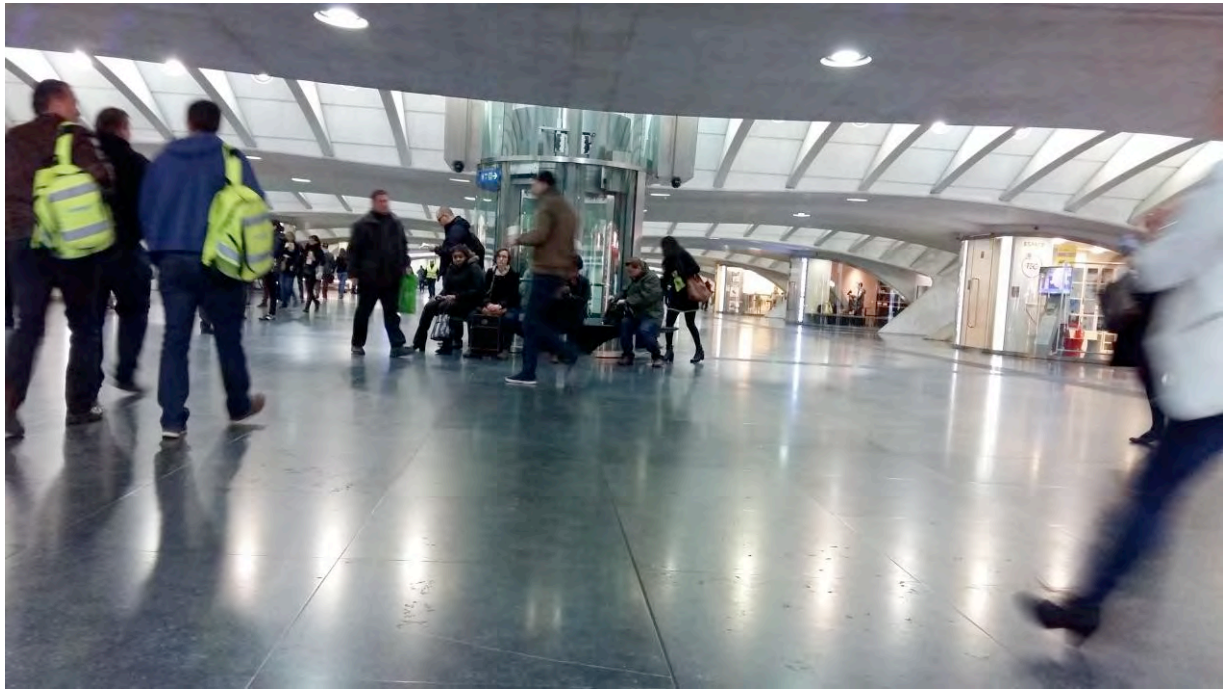


Image 20

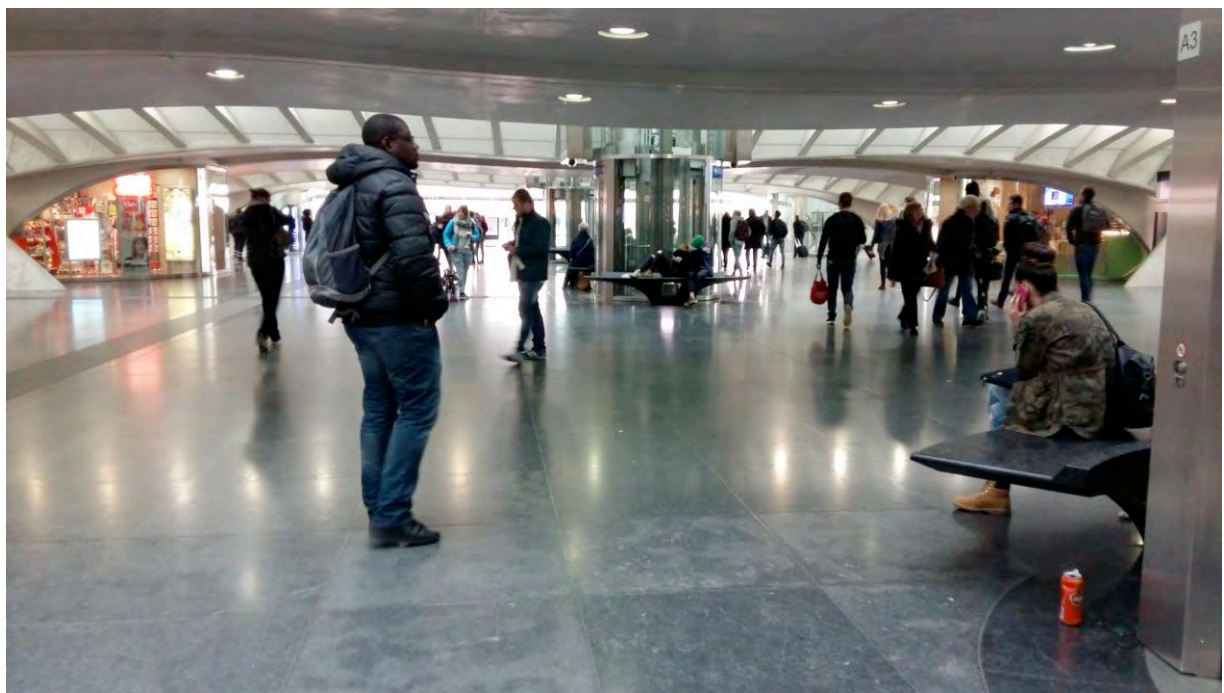


Image 21



Image 22



Image 23



Image 24



Image 25

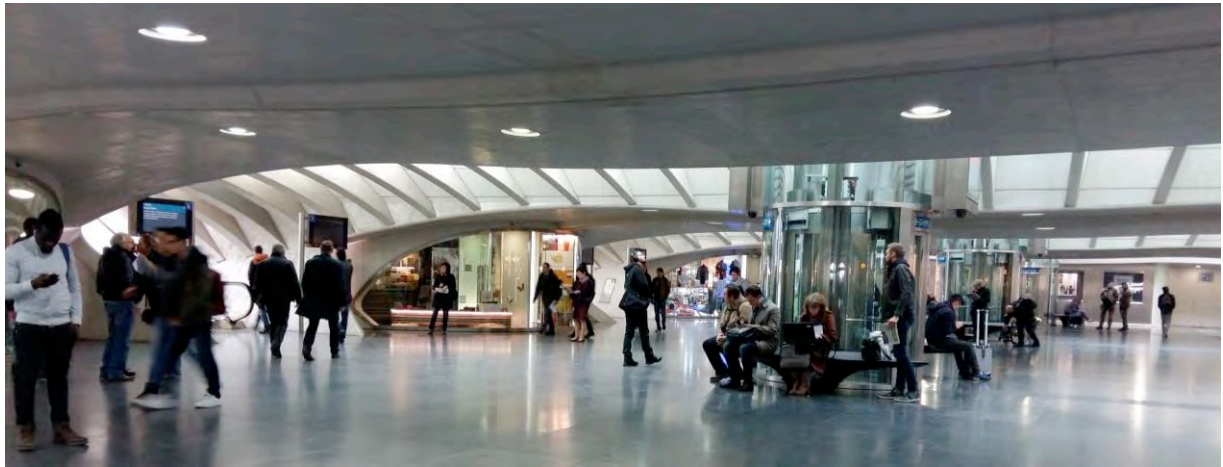


Image 26

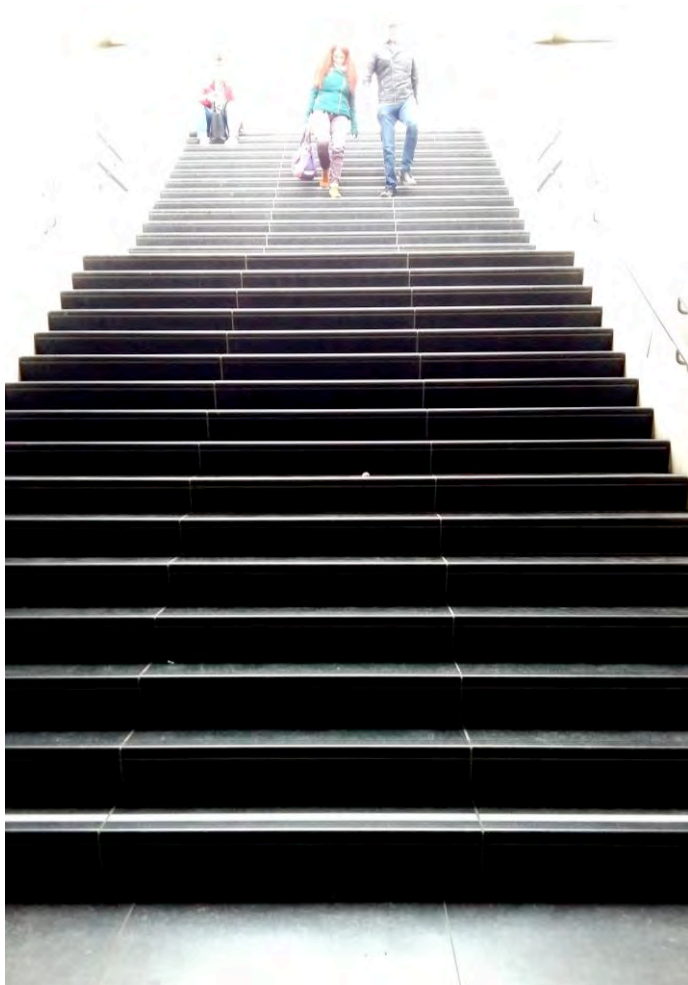


Image 27



Image 28



Image 29

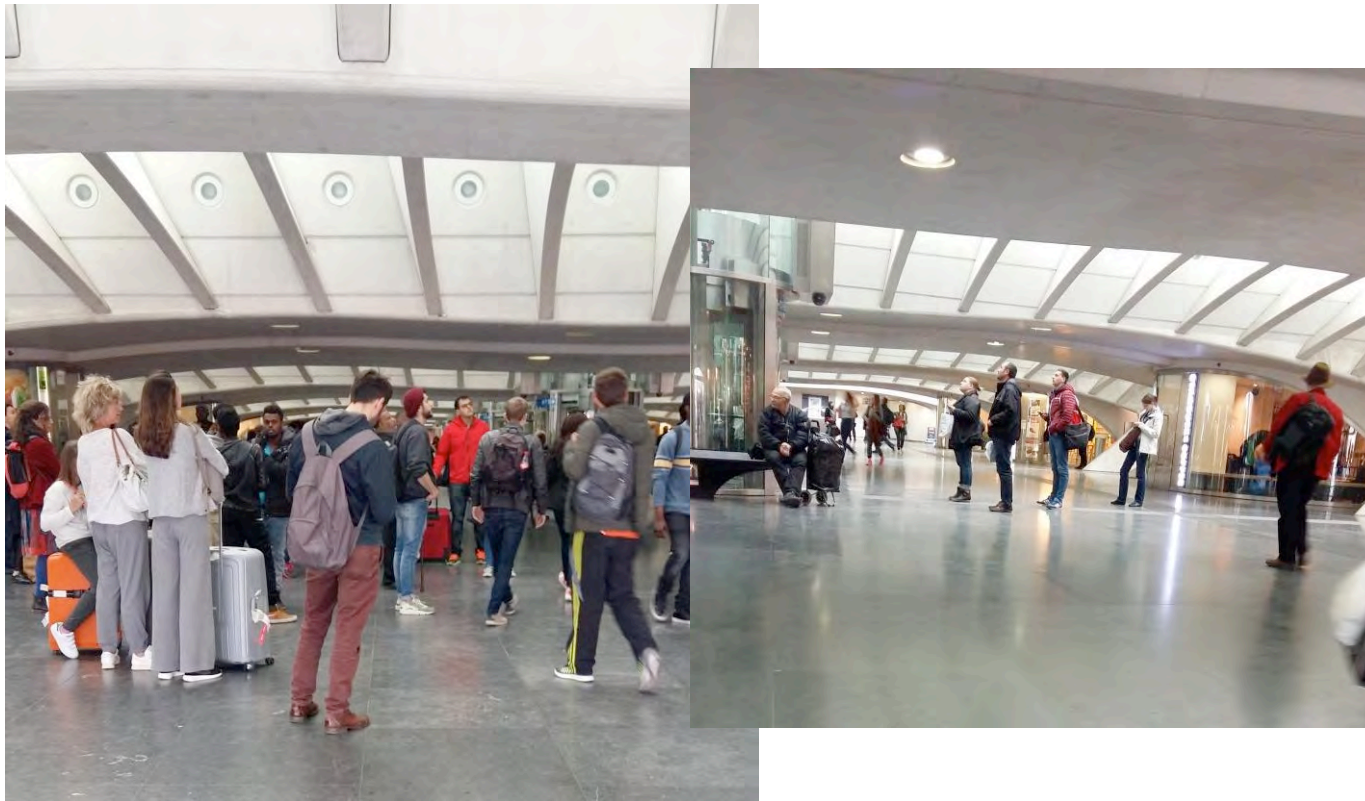


Image 30

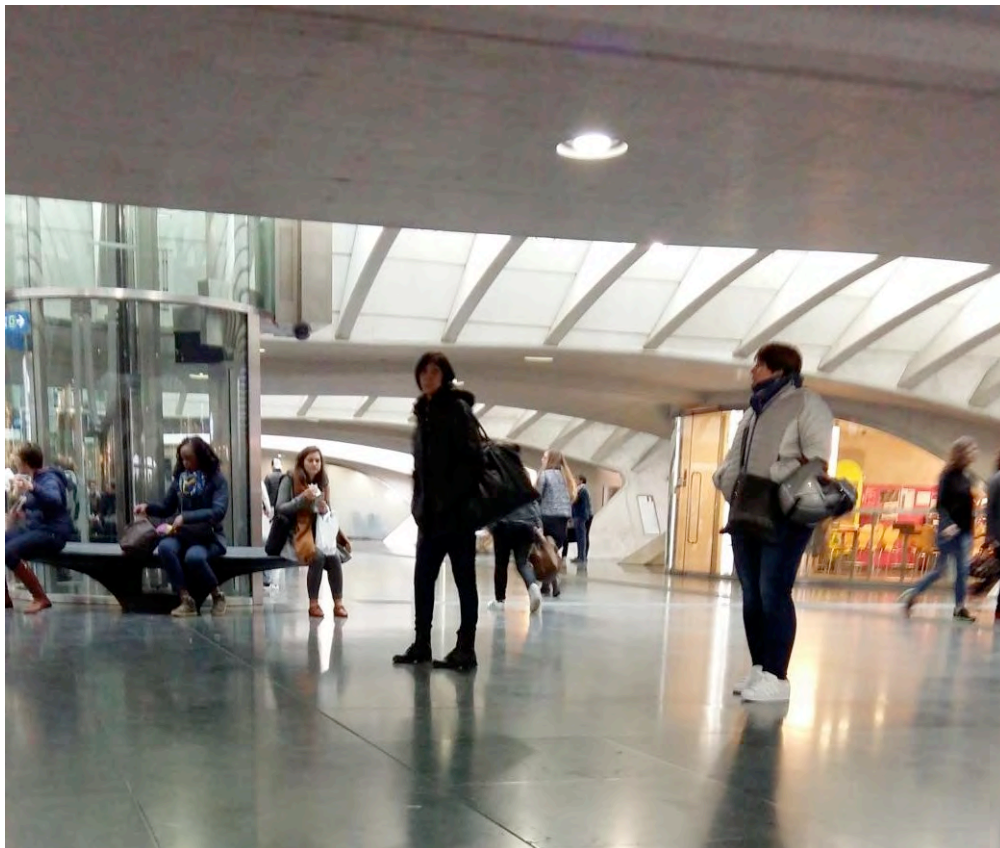


Image 31



Image 32



Image 33

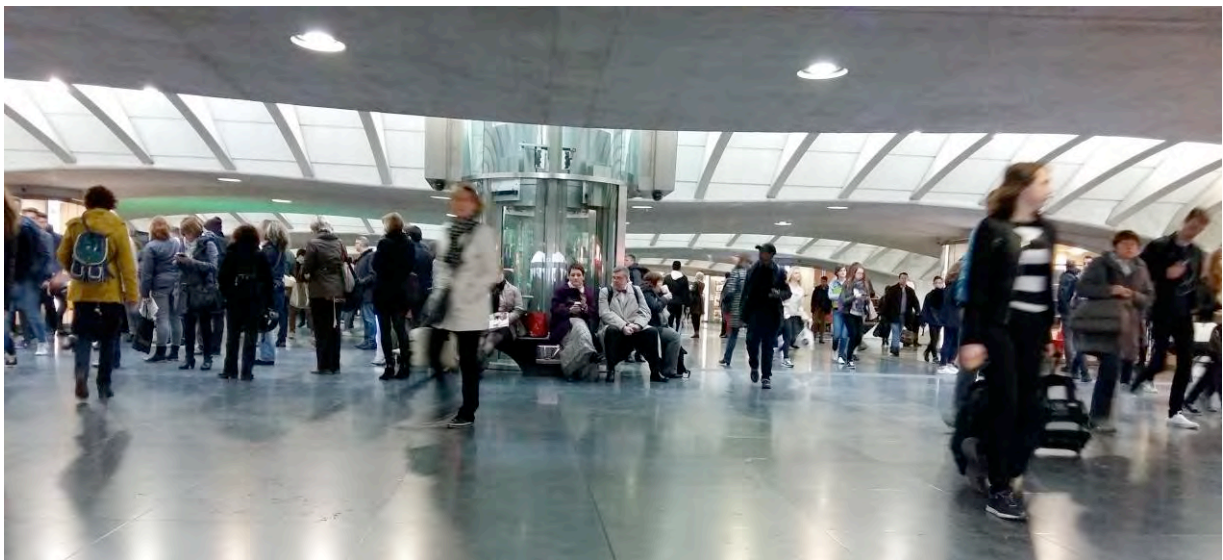


Image 34



Image 35



Image 36

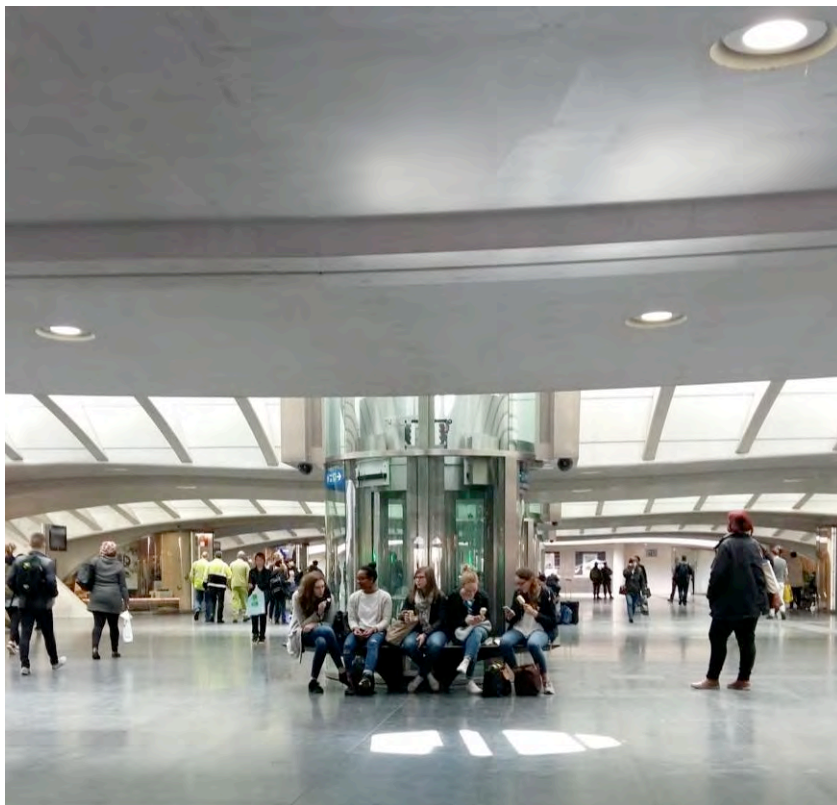
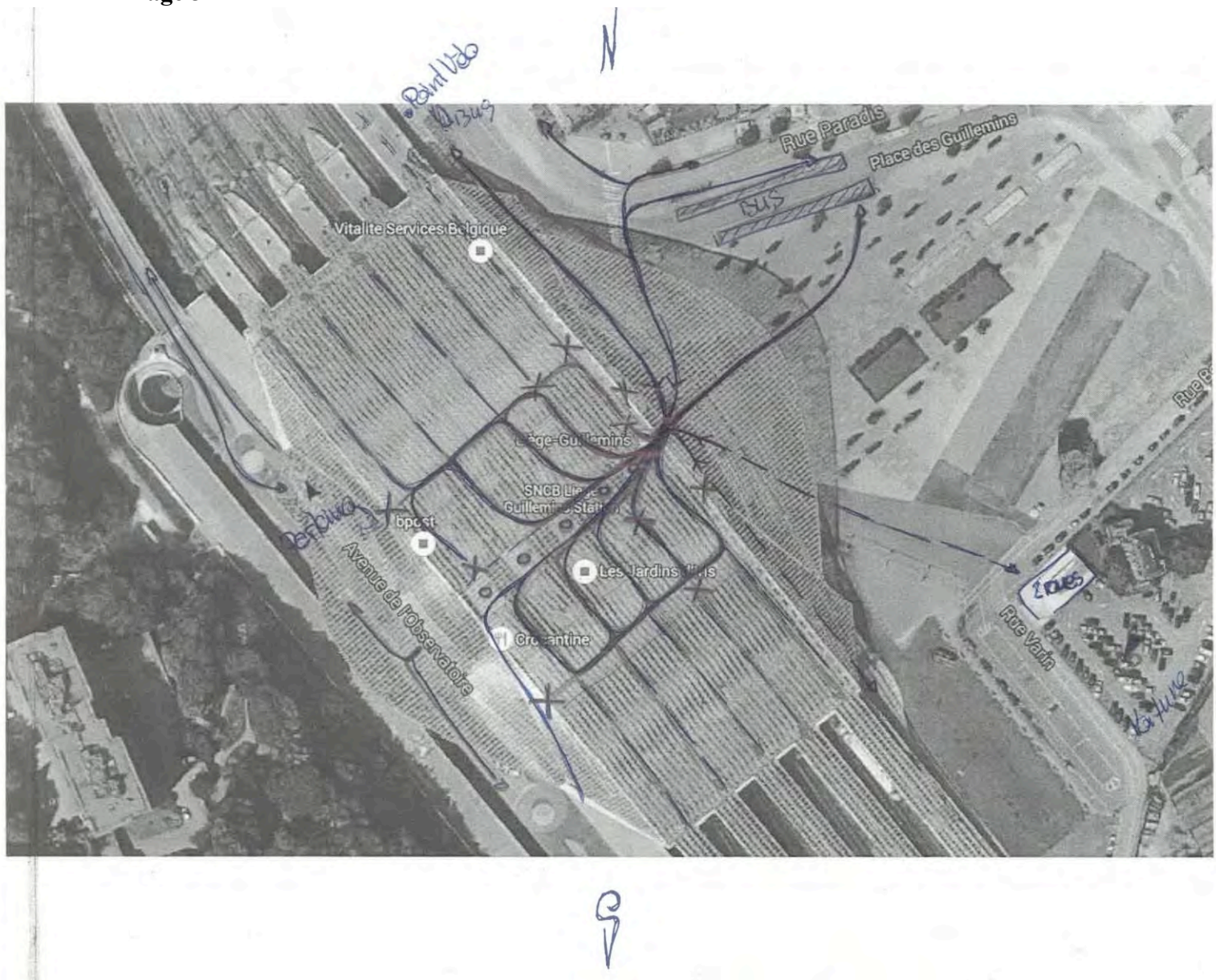


Image 37

**Vidéo 1 - Zone 1**

<https://youtu.be/vEULgafem60>

Vidéo 2 – Zone 2

<https://youtu.be/QRhuMIIE44>

Vidéo 3 – Zone 4

7.2. Entretiens

Ci-dessous se trouve la liste exhaustive de tous les entretiens que nous avons effectués. Nous allons d'abord présenter toutes les informations dont nous disposons pour chaque personne et ensuite les citations que nous avons pu noter sur le terrain.

Entretien 1 : Deux hommes travaillant à Sécurail

Ils patrouillaient dans la gare avec un chien et étaient responsables de la sécurité ferroviaire. D'après eux, il y a peu d'intermodalité avec les bus et encore moins avec les vélos, mais plutôt une utilisation énorme de la voiture. Le parking de la gare, ainsi que les deux plus petits à l'extérieur, sont toujours complets. Il y a également une aire de stationnement de courte durée sur la partie supérieure de la gare qui est très fréquentée. Beaucoup de pendulaires viendraient se faire prendre ou déposer là.

Entretien 2 : Etudiant

Il fait ses études à Liège et était en train d'attendre sur les passerelles son train l'emmenant chez lui à Gouvy. Il effectue un long trajet pour venir faire ses études puisque Gouvy se situe à la frontière luxembourgeoise. Il prend un train qui s'arrête à beaucoup d'arrêts car peu de trains desservent cette région. Son trajet dur plus d'une heure et demi. Il doit en plus demander à quelqu'un de venir le chercher au terminus, car il n'y a pas de liaisons qui lui permettent de rentrer directement chez lui. En plus il doit toujours attendre son train très longtemps. S'il choisi le train, c'est car il n'a ni le permis de conduire, ni les moyens d'avoir une voiture. Le cas contraire, il choisirait ce mode qui lui permettrait de gagner une heure sur son trajet. Avant, il habitait au centre-ville de Liège et faisait tous les jours le trajet de Liège-Palais à Liège-Guillemins en train, puis prenait le bus pour aller à l'école. Mais ce trajet était aussi très pénible à cause des retards des bus et des trains.

Entretien 3 : Trois concierges

Il s'agit d'une équipe de six personnes qui effectue un tournus tous les cinq jours. Ce sont donc toujours les mêmes personnes qui travaillent ensemble. Ils nettoient tout le temps les quais. Ils disent être comme un bureau d'information pour les voyageurs. Nous leur avons demandé si les mesures de sécurité mises en place dans la gare dérangent leur routine de travail. Ils ont dit que non mais que selon eux les attentats de Bruxelles ont eu pour conséquence que plus de personnes attendaient leur train à l'extérieur de la gare dans les jours qui ont suivi.

Entretien 4 : Deux hommes de la maintenance

Ils travaillent dans une entreprise privée responsable de la maintenance des escalators. Ils étaient en train d'en réparer un au moment de la conversation. Selon eux 90% du travail effectué par l'entreprise se passe à la gare de Liège-Guillemins car il y a un total de plus de cinquante éléments électroniques. Si quelque chose est en panne, la gare les appelle et ils bloquent l'escalator pour le réparer. Quand nous leur avons demandé s'ils aimeraient travailler ici, ils ont répondu que la gare était impressionnante, mais qu'il faisait trop chaud en été et froid en hiver.

Entretien 5 : Etudiant 2

Il était assis sur la passerelle tout seul, en attendant son train pour rentrer chez lui. Il a dit préférer cet endroit qui lui permettait une vue plus dégagée et qu'il était plus tranquille. Il se rend en voiture jusqu'à la gare.

Entretien 6 : Etudiante

Elle attendait son train sur le quai. Elle a dit aimer l'architecture de la gare, car c'est grand, lumineux, ouvert et futuriste. Cependant, il fait froid en hiver, du coup elle préfère attendre au niveau des commerces durant cette saison. Elle nous a également dit se rendre à la gare en voiture avant de prendre le train pour Liège.

Entretien 7 : Trois étudiants

Ils étaient assis sur les marches qui permettent d'accéder aux quais. Leur train était en retard. L'un d'entre eux vient en bus à la gare et les entre en voiture, et puis en bus depuis Liège-Guillemins. Ils nous ont dit qu'il y avait de l'ambiance à la gare, mais pas au point de s'y voir juste pour bavarder.

« Pour être assis confortablement il faut consommer dans des cafés et ça c'est trop cher. »

Entretien 8 : Jeune homme d'Amnesty International

Il travaillait devant l'entrée principale au moment où nous l'avons questionné. Il est étudiant et vient de Namur. Son travail fait qu'il change de gare tous les jours. Ce jour-là son train avait quarante-cinq minutes de retard annoncé au moment où il est allé chercher un billet qui attestait de ce retard pour son travail. Le temps de le faire, le retard avait augmenté de presque dix minutes. Il nous a dit que le problème des retards était moins grave à Bruxelles où plusieurs alternatives se proposaient, comme le métro. Alors qu'en Wallonie, c'était beaucoup plus restreint. Il nous a également parlé de la situation socio-économique très difficile pour les jeunes de son âge.

« Je travaille pour Amnesty et j'ai une conscience écologique, je vais pas utiliser la voiture alors que je travaille à la gare ! »

« Vous voulez étudier les alternatives à la voiture et vous étudiez la SNCB ? (rires) Y a réellement un problème de ponctualité. Le TEC ça va encore. Mais par exemple aujourd'hui mon train était 50 minutes en retard à cause d'une cabine de signalisation qui a été cambriolée. (rires) C'est un cercle vicieux parce que c'est pas hyper bien géré, c'est contraignant. »

Entretien 9 : Jeune couple

Ils étaient assis dans la zone des bambous, sur la place de la gare. Il y avait d'autres personnes autour d'eux. Cela faisait vingt minutes qu'ils étaient là. Le jeune homme vient de Waremme. Il prend le train et dit être content de son moyen de transport, que ça fonctionne bien. Il s'agit en fait de ce qu'il appelle un omnibus, un train qui fait juste un aller-retour entre un point A et B. Une fois qu'il arrive à Liège, il prend le bus. Les deux nous ont dit qu'ils ne remplaceraient pas leurs modes de transport par la voiture, que ce n'est pas assez avantageux. Il ne connaît d'ailleurs personnes en périphérie qui vient en voiture. Lui et son amie se posent tout le temps là car ils trouvent l'endroit agréable et joli. La fille a connu l'ancienne gare. Elle prend le bus 1 jusqu'à la gare, puis le 48. Avant, tous les arrêts de bus étaient côte à côte, nous a-t-elle dit. Mais désormais elle est obligée de courir quand elle arrive et elle ne sait jamais vraiment où va arriver son bus. Avec la disposition, elle perd du temps pour changer.

« J'ai le permis et une voiture mais ça coûte cher, surtout le parking, c'est compliqué, surtout à cause du trafic à l'entrée et à la sortie de la ville. »

« ça fait dix ans que je prend le train, j'ai jamais eu de problèmes. »

« J'aime bien attendre sur cette place, c'est agréable, je m'y sens bien. »

Entretien 10 : Homme tenant un bistrot

Son bistrot est situé vis-à-vis de la gare, nous nous y sommes arrêtés plusieurs fois. Il dit qu'il utilise la voiture depuis qu'il a le permis, donc huit ans. Il habite au centre et est à vingt minutes à pied de son travail. Mais il vient en dehors des heures de pointe, ce qui lui permet d'arriver en cinq minutes en voiture. Il dit avoir travaillé toute sa vie pour être indépendant et avoir ses horaires et qu'il n'a donc pas envie d'être dépendant d'autre chose. Ça ne le dérangerait pas de faire le trajet à pied, mais la voiture c'est plus pratique le soir quand il est fatigué.

« [En bus ?] tu sais jamais à quelle heure tu vas arriver, partir et soit il y a trop de monde soit le bus est annulé. Avant je prenais le bus ou je marchais, j'aime bien marcher et des fois je le fais encore. Mais on est fatigué des retards. Moi je suis indépendant mais il y a des gens qui doivent être à l'heure, au bout d'un moment c'est plus possible. »

« Avant si j'allais loin je prenais le train. En voiture tu as le risque de la fatigue et ça revient plus ou moins au même prix. Mais depuis les événements je ne mets plus les pieds dans la gare, j'ai peur. Même si tu me faisais payer un euro pour le train je le prendrais pas, même si tu me payais je le prendrais pas ! [En voiture] s'il m'arrive quelque chose ça sera un accident. J'ai pas envie de mourir à cause d'un fou. »

Entretien 11 : Homme de la maintenance

Il travaille pour une autre entreprise que la SNCB mais il s'occupe de l'aiguillage des trains. Il habite en-dessus du bistrot cité ci-dessus et c'est ainsi que nous l'avons rencontré. Il prend le train et ensuite fait un kilomètre à pied ou à vélo depuis la gare Liège-Palais pour arriver à son travail. Selon lui, la voiture revient plus cher que le train, même si ce dernier est cher. Avant de travailler pour les transports publics, il utilisait la voiture, mais maintenant il a la chance d'avoir accès aux trains gratuitement. Pour lui, en ville, en tout cas aux heures de pointe, le vélo est plus rapide que le bus. Son ex-femme qui vit à Visié prend le train pour venir travailler à Liège. Selon lui, elle n'a pas de problèmes avec les trains qui sont généralement à l'air. Le problème se situerait plutôt au niveau des bus : à Guillemins c'est un terminus et les chauffeurs ont des pénalités pour les retards, du coup ils ont tendance à partir en avance et cela fait que son ex-femme n'arrive pas à prendre le bon. Cela a des conséquences sur son travail. Mais comme elle se déplace durant les heures de pointe, ça ne lui servirait à rien de prendre la voiture. Ses enfants étudient tous à Liège. Ils ont vingt minutes de trajet : à pied ou en bus jusqu'à la gare de leur ville, puis en train jusqu'ici. Les plus âgés préfèrent vivre en périphérie ensemble, avoir les trajets à faire, plutôt que de vivre au centre-ville et de devoir travailler. Ils préfèrent utiliser leur temps pour autre chose.

« Je cherchais une alternative à la voiture. C'est Point Vélo qui m'a conseillé un vélo pliable. Les trains ne sont pas aménagés pour les vélos : il faut payer 5 euros supplémentaires et il faut rester à côté tout du long pour ne pas se le faire voler. »

Entretien 12 : Etudiant 3

Il se lève à cinq heures du matin, prend le bus vers six heures trente pour aller à la gare de Visié, puis le train pour Liège. Là il retrouve un ami qui habite à côté de la gare et ils prennent le bus ensemble pour aller à l'université. Ils arrivent à huit heures dix et les cours commencent à huit heures vingt. Un ami à lui vit au centre et prend la voiture pour aller à l'université. Lui-même vient du Cameroun et est à Liège depuis deux ans. Il y est venu pour ses études. Il est choqué par les étudiants belges : beaucoup viennent en voiture parce que leurs parents leurs en ont offert une. Alors que selon lui, s'il avait une voiture, il ne l'utiliserait pas pour aller à l'université, car ça engendrerait trop de frais. Il a un abonnement pour toute la Wallonie qui lui

coûte environ cent-vingt euros par trimestre. Cela représente une grosse part de son budget. D'après lui, le fait que les escaliers qui donnent sur le quai 1 soient fermés ne change pas grand chose car les gens ont tendance à prendre les escalators de toute façon.

« Je l'aime bien [la gare], je m'y sens bien. Le vendredi après les cours je viens souvent boire des bières avec mes amis [sur les grands escaliers extérieurs]. »

« J'ai rien à me reprocher, ils me posent pas de problème et je ne me sens pas moins à l'aise avec la présence d'hommes armés. »

« S'il y a le moindre imprévu dans mon parcours tout est foutu, j'arrive en retards. Mais ça n'arrive presque jamais. »

« C'est le premier truc qu'ils veulent à dix-huit ans : la voiture et le permis. »

Entretien 13 : Homme du bureau BTR

Cet homme nous a appris que le BTR s'occupe du temps réel et du long terme. A la base, la SNCB formait un tout. Depuis 2008, elle s'occupe des guichetiers, des contrôleurs et de la permanence et Infrabel s'occupe de la circulation, des bâtiments et des bases de stationnement. Il a comparé la SNCB aux hôtesses de l'air et Infrabel aux pilotes. Cette division a créé un dédoublement de la hiérarchie qui fait qu'on doit passer par plusieurs services et donc les informations arrivent moins rapidement. La complexification du réseau d'acteurs a de grosses conséquences sur la transmission de l'information. Pour qu'un trajet puisse se faire il faut trois éléments fondamentaux d'après lui : le matériel, les contrôleurs et le conducteur. S'il manque un de ces trois, ça ne marche pas. D'après lui, les pendulaires ont leurs habitudes, ils attendent toujours le train au même endroit, occupent la même place, etc. S'il y a un changement de voiture ça devient alors compliqué parce que ça change toutes leurs habitudes et ils ne sont pas contents. Il travaillait déjà dans la gare avant la rénovation. Il considère la nouvelle gare comme un bunker et se dit privilégié de travailler dans un bureau avec une baie vitrée quand le reste de ses collègues sont enfermés à l'intérieur.

« On estime que si un retard ne dépasse pas plus d'une heure on ne prévoit pas d'autre solution. De toute façon, le temps de trouver une alternative, le prochain train est déjà là. Les voyageurs sont sacrifiés sur l'hôtel de la régularité. »

Entretien 14 : Pharmacienne

Elle travaillait dans une autre gare avant et elle nous a dit que l'ambiance était très différente. Elle a une image très positive de la gare.

« Ici c'est comme une petite ville. On a nos habitués et on s'entend très bien entre les commerces, et aussi avec la police. J'aime beaucoup travailler ici ! Les gens sont très sympas, il y a une bonne ambiance et c'est sécurisé. »

Entretien 15 : Homme de l'information

Nous lui avons demandé s'il avait reçu des directives particulières suite à l'état d'urgence. Il a d'abord dit qu'il n'était pas au courant car il rentrait de vacances et puis, après être allé demander, il a dit qu'il s'agissait des mêmes consignes que pour l'état d'alerte incendie. Il doit donc être prêt à réagir et aussi surveiller un peu, au cas où une valise trainerait.

Entretien 16 : Trois hommes du bureau de l'infrastructure

Nous sommes allés voir les hommes travaillant au bureau de l'infrastructure qui nous ont un peu expliqué en quoi consistait leur travail. Ils nous ont dit qu'ils ne s'occupaient que très peu

de la clientèle et que pour avoir des informations sur elle, il nous faudrait plutôt aller voir le BTR (ce que nous avons fait en Entretien 13).

« S'il n'y a pas de problème [en parlant de la gare] ça ne vit pas. Les choses s'usent. La gare bouge et se casse. »

« La gare est belle, mais elle a pas sa place ici. C'est pas le style qu'il fallait ici en Belgique, avec le temps qui fait. »

Entretien 17 : Etudiante 2

Elle vient de Remicourt et va au collège à Liège. Elle était assise sur les escaliers qui mènent aux quais depuis la galerie souterraine. Elle nous a dit fréquenter tous les jours la gare. Elle arrive vers sept heures et rentre vers dix-sept heures trente. Elle prend la voiture à Remicourt pour se rendre à la gare parce que le trajet serait trop long à pied. Si elle rate son train, elle doit attendre une heure, car il n'y a pas d'alternative. A Liège, elle prend le bus. Le changement de mode de transport ne lui pose pas de problème car il y a des bus assez souvent et elle a un abonnement. Elle trouve la gare bien, avec beaucoup de choses. Mais elle ne boit jamais un café, ni ne prend place sur sur les bancs des quais ou des passerelles (ça ne l'attire pas). Elle préfère, hiver comme été, les escaliers. Des fois elle redescend pour contrôler sa correspondance sur les écrans. Elle n'attend jamais à l'extérieur de la gare.

« Je m'asseye sur les escaliers pour voir directement s'il y a un changement de quai. Les haut-parleurs on entend pas bien ce qu'ils disent. »

Entretien 18 : Femme travaillant à Liège

Elle vient de Sprimont et fait un trajet de trente minutes pour arriver à Liège. Normalement, le train n'a pas trop de retard. Elle se rend à sa gare à pied. A Liège, elle prend le bus pendant quinze minutes. Elle reçoit son abonnement de transport par son entreprise. Elle ne voit quasiment jamais les mêmes personnes dans la gare, car elle a un horaire variable. Cela fait cinq ans qu'elle travaille à Liège et qu'elle prend le train. Elle est née et a grandi dans cette ville, du coup elle connaît la vieille gare qui était beaucoup plus fermée. Si son train est en retard, elle se promène dans la gare, utilise les commerces, mais essaie de ne pas trop dépenser et attend du coup plutôt sur son quai. Si elle rate le train, elle doit attendre une heure. Elle aimerait bien voyager avec d'autres personnes, mais elle ne connaît personne.

« [Le train] C'est vraiment une bonne alternative à la voiture personnelle. »

Entretien 19 : Touriste allemand

Il vient de Cologne et a fait une partie du sentier de Saint-Jacques à Namur. Pour rentrer en Allemagne, il a dû changer de train à Liège. Il attendait assis sur un banc dans la galerie souterraine, avec son vélo. D'après lui, la forme arrondie des ascenseurs les rend trop étroits pour l'usage du vélo. Il a affirmé avoir du mal à s'orienter. La signalétique n'est pas forcément suffisante pour une personne qui ne connaît pas la gare, comme c'était le cas du touriste allemand qui a affirmé avoir du mal à s'orienter. Il a dit que c'était mieux à Namur. Cependant, il trouve la gare belle et moderne, elle lui rappelle un musée à Valence (sûrement la cité des Sciences).

« Ce qui manque, ce sont des bancs pour s'asseoir. Ils sont cachés [sur les quais]. Il n'y a pas assez de bancs, peut-être parce que ça ne joue pas avec l'esthétique de la gare ? C'est frustrant pour la clientèle. »

Entretien 20 : Femme travaillant à Bruxelles

Elle habite à Flamelle et doit changer de train à Liège pour se rendre à Bruxelles. Nous avons pu lui parler car son train avait du retard. Elle nous a dit que ça arrivait souvent et que c'était

pénible. Elle trouve qu'il manque une salle d'attente. Elle a presque deux heures de trajet, mais elle est habituée et aime bien travailler dans le train.

« Il fait toujours froid sur les quais en hiver, il y a des courants d'air partout, le pire c'est le vent en attendant le train sur les quais. Je vais dans le coin des escalators, il y a une sorte de chauffage. Il y a trop de vent vers les bancs. »

Entretien 21 : Femme travaillant aux toilettes

Elle nous a dit que le matin c'était calme, que l'après-midi ça bougeait un peu plus, mais que ça arrivait qu'il n'y ait personne pendant une demi-heure. Du coup, elle s'occupe en faisant du crochet, en écoutant la radio ou en lisant. Mais elle ne peut jamais sortir ou fermer si elle veut une pause. Auparavant, elle travaillait dans son village et elle s'amusait plus là-bas. Elle habite à Trooz et vient à la gare à l'aide de deux bus. Elle nous a raconté qu'en hiver des personnes ayant consommé beaucoup d'alcool viennent se protéger du froid dans les toilettes et que cela l'inquiétait non seulement elle, mais également les personnes souhaitant utiliser les toilettes. Elle a également remarqué qu'il y avait moins de personnes depuis les attentats. Mais que ça allait déjà mieux.

Entretien 22 : Jeune femme du Carré

Lors de la première soirée passée à Liège, avant de commencer notre observation à la gare, nous avons eu l'occasion de parler avec plusieurs personnes, dont une jeune femme à qui nous avons demandé ce qu'elle pensait de la gare.

« [La gare] ils l'ont construite dans le mauvais sens, du coup tout l'air passe dessous et il fait super froid ! »