

REGION WALLONNE

VILLE DE LIEGE

Cofinancé par l'Union Européenne (Objectif 2 FEDER) et la Région Wallonne

Etude du Plan Piéton de la Ville de Liège

Rapport définitif
Janvier 2004



Etude du plan piéton de la ville de Liège

Janvier 2004

Document 1

Document 2

Document 3

Document 4



- Introduction et enjeux
- Typologie des espaces
- Définition des lieux stratégiques
- Objectifs.

POUR UNE MEILLEURE PRISE EN COMPTE DU PIETON

Introduction & Enjeux sur la mobilité

1.1 Introduction

Un réseau et des espaces piétons: Pourquoi?

Pour qui?

Sur quel territoire?

Lorsque l'on parle de politique urbaine des déplacements, c'est d'abord aux problèmes de circulation et de stationnement que l'on pense (comment limiter le transit, quels itinéraires sont absolument à protéger et lesquels peuvent être dévolus au trafic, comment régler l'accessibilité de tel ou tel pôle important, etc).

La gestion des transports publics intervient le plus souvent au deuxième plan (quels sont les besoins en transports collectifs, quelles lignes peuvent répondre à ces besoins, quelle est l'offre minimale nécessaire à assurer un transfert modal, quels tarifs peuvent être dissuasifs, etc., etc.).

Depuis quelques années, le vélo est redevenu à la mode, il est donc aussi intégré, dans les réflexions de mobilité.

Mais le piéton?

Il est en général oublié puis traité "au cas par cas" quand surgit une difficulté. C'est précisément cette démarche du "cas par cas" qu'il faut éviter. En effet, la prise en compte des piétons et les enjeux y relatifs sont fondamentaux pour une politique des déplacements globale et une réflexion basée sur le développement durable.

Plus précisément, tous les aspects sécuritaires (vulnérabilité des usagers), les comportements en matière d'achat, l'intermodalité, la santé, l'environnement, etc., etc. se dissimulent sous la prise en compte de la problématique piétonne.

Pendant des années la ville a été façonnée pour la voiture et la vitesse. Comment redonner une **dimension humaine à la ville** si ce n'est en plaçant le piéton au centre de la réflexion sur les espaces publics ? Le but du plan piéton consiste justement à analyser la ville sous l'angle du piéton et à redonner à celui-ci ses lettres de noblesses.

Même si depuis plusieurs années des aménagements phares ont été entrepris en faveur des piétons (piétonnisation de l'hypercentre, par exemple), une réflexion et une stratégie globales en faveur du piéton manquent. Le plan piétons est justement destiné à combler cette lacune

1.2 Enjeux sur la mobilité

Pourquoi est-il essentiel d'aménager la ville en faveur du piéton? D'abord et en priorité parce que **chacun n'a pas accès à la voiture.**

A Liège, 36% des ménages sont sans voiture, c'est une tranche importante de la population qui est concernée par toute décision relative aux piétons, ceci sans parler de répartition modale (source : enquête sur la mobilité des ménages, 2002).

En effet, les déplacements journaliers peuvent être répartis en plusieurs modes de transports; marche à pied, vélo, transport collectif, véhicule individuel, accompagné en véhicule individuel, etc. Ainsi les personnes au bénéfice d'une voiture, peuvent également effectuer, au cours de la journée, un trajet à pied, souvent local et bénéficier des infrastructures adaptées qui lui sont proposées.

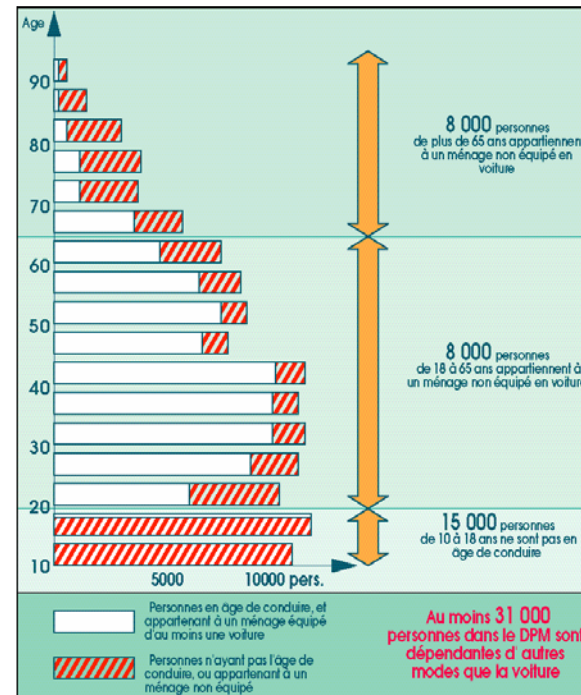
Pour prendre un autre exemple caractéristique, dans l'agglomération de Montbéliard, où 60% des actifs travaillent dans la construction automobile et donc où l'on pourrait s'attendre à une très faible utilisation de la marche à pied, **25% de la population appartient à un ménage sans voiture ou ne peut pas conduire.**

Ainsi, quel que soit le type de ville dont il est question, il existe une part importante d'utilisateurs de la marche à pied. Il convient de ne pas la négliger et au contraire de l'encourager, dans des perspectives de développement durable d'une part et de santé publique d'autre part (voir 1.7).

En terme de flux, l'importance des piétons est aussi souvent **sous-estimée.** Les comptages de mai 2003 dans une seule direction et sur un seul trottoir donnent les valeurs impressionnantes suivantes (flux entre 9h00 et 18h00) :

rue Joffre : 13'000 piétons mardi, 15'000 samedi
rue Vinave d'Ile 12'000 piétons mardi, 19'000 samedi
rue Pont d'Ile 7'000 piétons mardi, 16'000 samedi
rue Pont d'Avroy 7'000 piétons mardi, 9'500 samedi

Ramenés à un trafic piéton journalier ces flux sont beaucoup plus importants que le trafic routier.



Source : Plan de Déplacement Urbain de Montbéliard

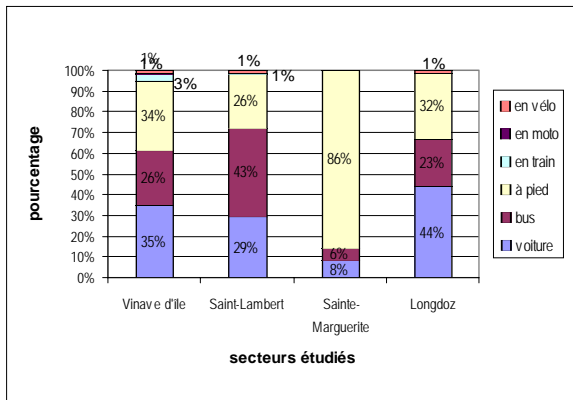


Place Homme de Fer à Strasbourg, point central du réseau de tram, lieu de rencontre et d'animation

POUR UNE MEILLEURE PRISE EN COMPTE DU PIETON

Enjeux: comportement d'achat, mobilité des étudiants et intermodalité

Répartition modale des chaland



Source : étude sur les "habitudes de déplacements de la clientèle des commerces liégeois" - juin 2002, SEGEFA - Université de Liège

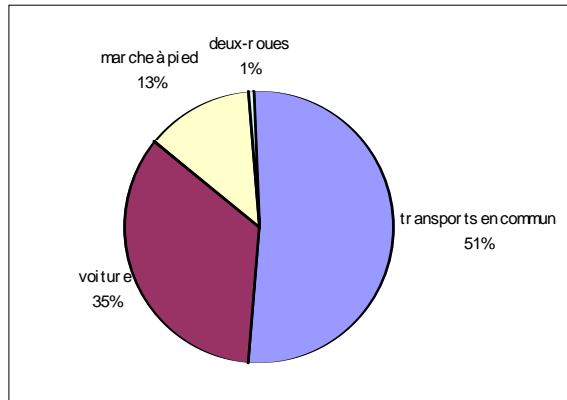
1.3 Enjeux sur le comportement en matière d'achat

En ville, la proportion de clients qui accèdent aux commerces en voiture est toujours sur-estimée par les commerçants comme le montre l'étude récente ci-dessus. Seulement 1/3 des clients (8 % dans le cas de Ste-Marguerite) ont besoin d'une place de parc. Même si les comportements sont assez variables selon les quartiers, la majorité des clients effectuent leurs achats à pied ou en bus. C'est dire quel est l'impact, pour les commerces, des décisions prises dans le cadre de la planification des piétons. Ce programme de décisions doit donc permettre de renforcer l'utilisation de la marche à pied en surtout de pérenniser son usage pour la fréquentation des commerces.

L'observation de l'évolution des commerces sur une période de 10-15 ans des rues extérieures à l'hypercentre montre pour de nombreuses villes une concentration progressive des commerces aux abords des arrêts TC.

Les enquêtes commerciales montrent aussi que, bien que les piétons achètent pour des montants plus faibles que les automobilistes (par achat), ils achètent plus souvent et ainsi le chiffre d'affaire des commerces est peu dépendant des modes de transports.

Mobilité des étudiants du niveau secondaire



Liège - source : étude sur la mobilité des étudiants dans le secondaire - constat de sécurité aux abords des écoles - Pluris ASBL

1.4 Enjeux pour des catégories cibles : étudiants, élèves, personnes âgées ...

Selon les chiffres de l'enquête régionale sur la mobilité des ménages 2002, l'analyse par classe d'âge montre que le mode de déplacement principal est, dans environ 25% des cas, la marche pour les classes d'âges 0-24 ans, 25-49 ans et 50-64 ans. Par contre, la marche est le moyen de déplacement principal pour presque 50% des plus de 65 ans.

Certains groupes spécifiques, par exemple les élèves ou les étudiants de niveau secondaire (voir ci dessus) se déplacent dans 2/3 des cas à pied ou à pied et en transports publics ce qui justifie de rétablir une prédominance du piéton par rapport à la voiture aux abords des établissements scolaires.

Finalement, on oublie bien souvent que la dénomination "piéton" n'inclut pas exclusivement l'individu valide qui franchit n'importe quel obstacle, mais également les autres types de piétons, à savoir les enfants, les personnes âgées citées ci-dessus, les handicapés, les personnes chargées ou poussant un landau. Pour ces catégories la qualité des aménagements piétonniers fixe souvent leur degré de mobilité

Pôle TEC : Place St-Lambert



Place St-Lambert, un pôle d'échange qui va entrer en résonance avec les développements commerciaux en cours de réalisation

1.5 Enjeux sur l'intermodalité et le potentiel de la combinaison piéton-TC

Le piéton et les transports collectifs constituent une synergie naturelle. la marche à pied étant le commencement et la fin d'un trajet en transport collectif. Les aménagements piétons sont ainsi bénéfiques aux TC (augmentation des usagers) et réciproquement la planification d'un pôle TC créé un générateur piétons.

Les travaux en cours à la gare des Guillemins et à la gare Palais vont dans le sens d'une bonne intermodalité piéton-transports publics. Une démarche similaire devra être entreprise avec la gare de Jonfosse. Par contre, une meilleure intégration des piétons doit être étudiée sur la traversée de la rue Léopold afin de limiter la coupure de trafic entre les pôles d'échange de St-Lambert et de Léopold.

Pour les arrêts de bus en général, où le lieu d'attente est parfois non seulement inconfortable mais dangereux, la problématique de la traversée piétonnes en relation avec l'arrêt (avant ou après l'arrêt en fonction des conditions locales) doit être pensée, de même que les conflits entre piétons de passage et piétons en attente. Un arrêt coincé contre quatre voies de circulation (quai St-Léonard par exemple) sera toujours un arrêt inconfortable, bruyant, perçu comme inhospitalier. Dans ce genre de situation la solution passe obligatoirement par une répartition de l'espace entre façades plus favorable au piéton.

POUR UNE MEILLEURE PRISE EN COMPTE DU PIETON

Enjeux: les enfants, une catégorie à part

1.6 Le développement de l'enfant

Introduction

La sécurité des enfants dans la circulation routière est un sujet récurrent. Parce que la rue comporte de nombreux dangers de circulation bien des parents choisissent d'amener les enfants à l'école en voiture. Cette démarche retarde malheureusement le développement de l'enfant et peut constituer une source de danger pour les enfants piétons.

Développement personnel et autonomie

Les enfants sont devenus très dépendants des adultes qui les accompagnent en voiture et cette dépendance a des incidences considérables sur leur développement. Les auteurs d'une célèbre étude [Hüttenmoser, Degen-Zimmermann, Hollenweger, 1995] ont comparé les comportements d'enfants de cinq ans qui peuvent jouer dehors avec ceux d'enfants qui ne le peuvent pas en raison des dangers liés au trafic. Les différences observées sont tout à la fois banales et effrayantes :

- Les enfants qui peuvent sortir librement (enfants "A") ont nettement **plus de camarades** de jeux et ces relations sont plus stables et plus élaborées. Sur les places de jeux publiques, des amitiés ne se nouent que lorsque les mères s'y rendent très régulièrement.
- Les enfants "A" développent des **jeux plus variés et plus créatifs**. Les places de jeux publiques ne se prêtent pas aux jeux les plus propices au développement (jeux de groupes, de rôles, inventés par les enfants), car les enfants ne s'y connaissent pas suffisamment, ils ne disposent pas du matériel adéquat (ballons, tricycles, poupées,...) et les adultes y sont trop présents.

Développement personnel



Les trajets à pied favorisent le développement de l'enfant (socialisation, autonomie, coordination musculaire, gestion de conflits)

- Les enfants "A" sont **plus autonomes**. L'enfant doit pouvoir progressivement se détacher de sa mère, s'en éloigner lorsqu'il en ressent le besoin et la rejoindre dès qu'il veut être rassuré. L'enfant doit aussi pouvoir satisfaire son besoin de bouger. Les enfants "A" prennent ces décisions par eux-mêmes, alors que les enfants "B" dépendent de leur mère, laquelle passe le plus clair de son temps à accompagner l'enfant ou à organiser sa prise en charge.

En grandissant, l'enfant devrait pouvoir étendre progressivement son rayon d'action autonome [Monzel, 1995]. De l'environnement proche du logement à l'école enfantine dans un premier temps, puis dans le village entier ou le quartier (pas seulement à l'école). Cet objectif implique que l'enfant puisse traverser les routes principales en toute sécurité. Finalement l'enfant devrait pouvoir se rendre partout.

Adapter le trafic aux enfants

Parmi les mesures d'amélioration de la sécurité des enfants, l'éducation occupe depuis toujours la première place. Mais l'**éducation a des limites**. De nombreuses études [Cambon de Lavalette, 1990; Hürlimann, Hebenstreit, 1987; De Korvin, 1993] montrent que, dans les conditions actuelles de trafic, l'enfant ne peut pas vraiment apprendre à traverser correctement une chaussée avant 10 à 12 ans (en Suisse, la majorité des accidents de circulations d'enfants de 5-9 ans se produisent lors des traversées). En effet, l'enfant n'est pas seulement plus petit que l'adulte, mais il n'est surtout pas pleinement développé. Parmi la longue liste des différences avec l'adulte, il faut relever:

- un comportement au coup par coup (pas de vision d'ensemble)
- mauvaise évaluation des vitesses et des distances,
- champ d'observation réduit (70° p.r. à 180°),
- confond la gauche et la droite,
- traitement des informations à la seconde 8 fois plus faible que chez l'adulte,
- croyance en la réciprocité des actions (si l'enfant à vu la voiture, il croit avoir été vu par elle)

POUR UNE MEILLEURE PRISE EN COMPTE DU PIETON

Enjeux: Maladies et espaces publics

1.7 Maladie et sédentarité

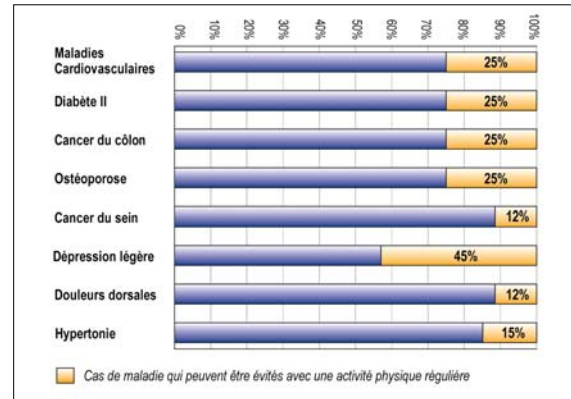
"Quel que soit l'âge ou le sexe, il est recommandé d'exercer une activité physique ou sportive chaque jour pendant au moins une demi-heure. Cette activité physique devrait essouffler légèrement sans toutefois faire transpirer. Si elle est suivie, cette recommandation est un gage de bien-être physique et psychologique" : Recommandation de l'Organisation Mondiale de la Santé contre les conséquences des modes de vie trop sédentaire.

Selon les estimations de l'Office fédéral de la santé publique, en Suisse, le manque d'activité physique quotidien occasionne chaque année:

- 2'000 décès prématurés,
- 1,4 million de cas de maladie pour 7,2 millions d'habitants, soit un rapport de 1 cas de maladie par année pour 5 habitants
- 1 milliard d'euro de frais de traitement, soit l'équivalent de 10% des primes d'assurance-maladie

Pourtant, seulement 30 minutes de marche à pied réduisent les risques d'avoir une maladie cardio-vasculaire, le diabète gériatrique, certains cancers ou une atrophie des os. De surcroît, cela permet d'éradiquer les trajets inutiles en voiture, car les transports motorisés sont en partie responsable de la pollution atmosphérique, elle-même génératrice de nombreuses maladies (troubles et maladies des voies respiratoires, vulnérabilité accrue aux infections et aux allergies, irritations des muqueuses oculaires, nasales et de la gorge, ainsi que décès prématurés).

Selon les responsables de la santé publique, chacun, homme ou femme, junior ou senior, devrait faire une demi-heure d'exercice physique par jour, d'une intensité au moins égale à une marche rapide. Cette condition est remplie quotidiennement avec des activités comme monter un escalier, faire du vélo, pelleter la neige ou tondre le gazon. Si trente minutes d'affilée ne peuvent être trouvées, il est possible d'accumuler des "mini-sessions" tout au long de la journée. Même si elle prend moins de dix minutes, une activité physique fait du bien.



Source : Office fédérale de la santé publique, Office fédéral du sport, Promotion santé suisse

Embellissement



Esplanade Saint-Léonard, espace de détente, lieu d'événements, terrain de jeu ou de gymnastique pour les écoles proches

1.8 Espace public et piétons

La qualité des espaces publics a également beaucoup à gagner des aménagements réalisés pour les piétons. En effet, pour que les piétons se sentent à l'aise dans la ville il est nécessaire de créer une atmosphère incitant à l'utilisation de la marche à pied.

Cette atmosphère est "atteinte" par un choix concerté des matériaux, de la végétation et de l'éclairage, qui puisqu'il est planifié permet la création d'espaces publics de qualité et contribue ainsi à l'embellissement de la ville.

D'un point de vue touristique, outre les facilités d'itinéraires, l'affluence est également augmentée par la perception d'un environnement intact et d'un paysage attractif.

Il faut également veiller à ce que les gens trouvent, près de chez eux, des espaces de détente qui les inciteront à limiter leur mobilité voiture liée aux loisirs. Si l'on parvient à réduire les effets négatifs de la mobilité, la qualité de l'habitat s'en trouvera améliorée à une large échelle.

Socialisation



Place Kleber à Strasbourg

TYPOLOGIE DES ESPACES

Terminologie et typologie

2.1 Introduction

Il faut nommer les espaces, les lieux pour pouvoir les identifier, et savoir de quoi l'on parle. Pour que le citadin s'y retrouve, encore faut-il que ces noms correspondent à une réalité tangible, qu'un boulevard ait la structure d'un boulevard, qu'une impasse soit sans issue et un parvis dégagé de voiture.

A l'échelle internationale, on observe malheureusement une perte de signification des termes et l'usage abusif en contre nature du lexique des espaces publics.

En Belgique il n'est pas trop tard pour sauvegarder l'usage correct du vocabulaire urbain et préserver ainsi une mémoire collective. Par contre il est nécessaire de revenir à la définition première des voies afin de redonner à la voiture la place qui lui revient et pas plus ¹⁾. Il ne s'agit pas de faire du passéisme mais de clarifier le sens des mots afin de réinterpréter l'espace public pour tenir compte des besoins contemporains.



Boulevard de la Constitution



Avenue Rogier

2.2 Terminologie / typologie des espaces en Belgique francophone

Boulevard

Une voirie large, principale, plantée. Le terme provient du néerlandais "bolwerk", bastion.

A l'origine, il s'agit souvent de boulevards de ceinture établis à distance des remparts démolis ou suite au comblement de voies d'eau, tel le boulevard de la Sauvenière. Dans l'image la plus courante en Belgique, il s'agit d'une voie à chaussées séparées, comportant un terre-plein planté d'arbres de deuxième ou troisième grandeur (typiquement, le bd E. de Laveleye). La frontière avec l'avenue est cependant floue, il y a un recouplement fréquent (exemple : boulevard Kleyer).

Il faut souligner que les boulevards ont joué le rôle de promenade jusqu'à leur intégration dans la hiérarchie routière. Leur création correspondait à des motifs esthétiques, hygiéniques ainsi qu'aux nécessités de la circulation des véhicules. La nature de la circulation d'alors restait cependant compatible avec la fonction récréative.

¹⁾ Rappelons que l'invention de la rue date du 4^e millénaire avant J.-C. alors que la voiture n'est vieille que d'un siècle et que son hégémonie date d'il y a 20-30 ans.

La part du piéton devrait y rester importante, en vertu du gabarit disponible. Trottoirs larges de 3m minimum et utilisation du terre-plein le cas échéant. Les aménagements parisiens de voiries typiques du boulevard tendent à préserver ou remettre à l'honneur un terre-plein central à usage de promenade et/ou espace de marché : voir le réaménagement de la "rue" de Flandres, portée au gabarit boulevard dans le 19^e arrondissement parisien.

Le profil classique des boulevards en Belgique reste plutôt modeste, tels les boulevards de ceinture de Mons qui ont une largeur de 42,5m, ou les boulevards de grande ceinture bruxelloise (Général Jacques etc.) qui offrent quelques 35 m de largeur entre alignements. Les profils plus généreux sont souvent des sites irréguliers.

Avenue

Une voirie plantée, souvent bordée de bâtiments construits en recul sur l'alignement, offrant donc des jardins de rue. Le terme évoque aussi un tracé plus ou moins courbe. Corollairement à l'assimilation de l'avenue au boulevard, on a créé des boulevards dénommés avenue : avenue Louise à Bruxelles. Dans l'acception implicite, une avenue reste un élément plus local, d'un gabarit inférieur, voir dans ce sens la complémentarité bd d'Avroy / avenue Rogier de part et d'autre du parc d'Avroy.

Dans le concept de l'avenue résidentielle, l'arborisation et la végétalisation sont fondamentales. La place du piéton peut être sous dimensionnée en regard du gabarit disponible, dans la mesure où les flux piétons sont peu importants. En effet, la présence de jardins de rue dans les zones de recul place local, d'un trottoir plus au centre de la voirie. Pour autant que la largeur de trottoir atteint 1,50 m et reste libre d'obstacles, le piéton peut circuler à l'aise dans un sentiment d'espace suffisant.

Le profil typique d'une avenue résidentielle monumentale est souvent de l'ordre de 24 ou 25 mètres entre fronts bâtis, réservant un espace entre alignement de 15 à 18 m de large, en fonction de la profondeur accordée aux zones de recul plantées. Les avenues plus modestes des faubourgs de seconde couronne proposent plutôt quelques 20 mètres entre fronts bâtis.

TYPOLOGIE DES ESPACES

Terminologie et typologie



Rue St-Gilles



Chaussée des Prés



Place St-Barthélémy

Rue

Le terme le plus généraliste désigne dans les faits toutes sortes de voies. Il est utile de rappeler que les rues, jusque dans l'entre deux guerres, ont été utilisées par les piétons sur toute leur largeur. Le trottoir est cependant nécessaire comme refuge, afin de mettre le piéton à l'abri de la circulation des véhicules à cheval qui peut être dense ou dangereuse par moments. Il est aussi, avant tout dans les rues étroites, une commodité pour les dames, dont les robes et manteaux doivent échapper à la boue et aux flaques de la chaussée. Les messieurs les y accompagnent en marchant avec chaussures et bottes sur la chaussée.

C'est dans le contexte de la rue que les circulations mécanisées ont opéré le véritable "rapt" d'espace au détriment du marcheur.

Dans l'espace du centre historique de Liège, le profil de la rue est fréquemment inférieur à 8 mètres. Les rues larges de 8 à 10 mètres sont très représentées dans le contexte des premières extensions hors des limites de la ville enclose. Il faut attendre les quartiers créés à partir de la véritable expansion urbaine de la fin du 19^{ème} siècle pour que les profils atteignent de 12 à 15 m entre façades.

Chaussée

Route de liaison interurbaine dans la conception antérieure à la circulation automobile. Dans une majorité des cas, le gabarit limité met les piétons à la portion congrue. Devenue rue habitée, souvent bordée des activités et commerces liés au passage des flux de circulation, la chaussée est l'espace le plus ambigu des voiries urbaines. Dans le contexte de secteurs à population aisée, la chaussée est porteuse de mixité sociale car habitée par une population moins nantie.

Comment arbitrer entre l'animation commerciale qui nécessite des espaces de stationnement et les autres fonctions riveraines? Arbitrer entre le rôle d'artère de circulation et la nécessité de modérer celle-ci, contredisant la vocation commerciale établie? Faut-il aménager des plantations? Le rôle d'entrée de ville suppose souvent un effort d'aménagement qui s'oppose au caractère hétéroclite, mixte, souvent chaotique propre à la chaussée.

Le gabarit des chaussées ne se distingue de celui des autres voies qui lui sont contemporaines que par une légère surlargeur. C'est parfois la voie la plus étroite d'un quartier, ayant conservé des fronts bâtis rapprochés dans un environnement urbanisé plus tardivement. Des profils d'approximativement 15 m entre alignements sont fréquents, même si les chaussées tracées en rase campagne proposent souvent de 18 à 20 de largeur.

Place

Si le terme ne nécessite pas d'interprétation, on remarquera que les espaces qui méritent usuellement cette appellation peuvent avoir des dimensions très variées. La place de Furstemberg à Paris est aussi vaste que 4 coins de trottoirs. La place est donc un élargissement dans le réseau des rues et ruelles. Quoique l'on appelle place de simples carrefours, le vocable suppose au minimum un terre-plein piéton où s'organisent les marchés, foires et rassemblements. La place offre fréquemment un patrimoine bâti remarquable (qu'elle met en scène) et est à ce titre un paysage privilégié pour la promenade.

Extensions de la fonction "place", on trouve des parvis (d'églises, de musées, d'hôtels de ville), des plaines à usage d'événement, des mails plantés. Dans les divers cas, il importe de préserver des espaces vides et multifonctionnels où les activités de plein air permettent de tirer parti de la première qualité du mode piéton : la densité.

TYPOLOGIE DES ESPACES

Image connotées et patrimoine liégeois

3.2 Dimensions sensibles de la rue

A part les caractéristiques dimensionnelles (largeur de chaussée, de trottoir) et fonctionnelle (espace utilisé pour un usage ou dans un but précis), l'espace public dispose encore d'une dimension contextuelle (le sentiment d'espace) et de qualités sensibles (bruit, odeur, lumière, ensoleillement ou ombre).

Les éléments les plus importants dont il faut tenir compte pour le réaménagement des rues et des places sont l'espace perçu et l'ambiance sonore.

Le sentiment d'espace

Dans l'espace de la rue, la juste part attribuée au piéton ne s'exprime pas seulement par la largeur de trottoir qui lui est dévolue, mais aussi par sa situation dans le profil disponible : raser les murs ou marcher à distance des façades. Le sentiment d'oppression du piéton vient largement de ce qu'il est acculé contre une des faces de la rue, dans une perception asymétrique de l'espace. Les avenues qui lui permettent de progresser plus centralement, même sur un trottoir étroit, procurent un sentiment d'espace.

Le rapport au bruit

Dans pratiquement tous les cas, la distance entre les piétons et la source de bruit en chaussée ne suffit pas à atténuer la nuisance sonore jusqu'au niveau où celle-ci est acceptable. Le niveau acceptable est celui qui permet à une conversation de s'effectuer sans éprouver ses participants.

Un autre critère de confort pour le marcheur est l'absence d'événements sonores (avertisseurs, explosions de gaz, coups de freins, démarrage bruyant...) qui interrompent le fil de la pensée, alors qu'une des fonctions de la marche est précisément sa dimension psychique. La marche est un des moments privilégiés pour "se retrouver" ou mûrir une réflexion.

Les agressions sonores répétées contribuent à éprouver nerveusement les individus, pratiquement à leur insu. Elles peuvent avoir un impact sur l'accroissement de la tension entre les personnes. En revanche, la perception des "sons de la ville" peut être un apport positif au vécu des habitants.

En effet, la récompense du marcheur est d'avoir accès aux petits événements sonores de la vie urbaine : cloches et carillons, appels et interjections, musiques et chants, bruissement du vent ou des fontaines etc. La perception des sons de la ville ne réclame pas de réduire les moteurs au silence. Elle suppose des mises à distances permettant de différencier les plans sonores, ce qui est l'équivalent psychologique du silence.

3.3 Un patrimoine liégeois

En dehors des principales catégories précitées, Liège dispose d'un impressionnant patrimoine d'espaces particuliers où le piéton doit trouver une place privilégiée



Rue S. Laruelle

Les ruelles

En Roture, en Neuvise etc. Ces espaces sont piétonniers dans la mesure où leur gabarit interdit le passage des véhicules à 4 roues.

TYPOLOGIE DES ESPACES

Patrimoine liégeois



Galerie de l'Opéra

Les passages et galeries

Le passage Lemonnier, la galerie de l'Opéra... Autant lieux de flânerie que passages directs, ils constituent un des dispositifs dont l'absence est préjudiciable à un centre ville. Certaines galeries couvertes font office de place publique annexe.



Impasse Venta

Les Impasses

Caractéristiques du quartier Hors Château, elles relèvent de la présente étude dans la mesure où elles peuvent nourrir le vécu piéton spécifique. Encore plus que d'autres, ces espaces sont susceptibles d'être réappropriés par les habitants et de devenir des lieux semi-privatifs entretenus et choyés par les riverains eux-mêmes.



Cour St-Antoine

Les cours

Cour du Temple, cour des Minimes... assimilables aux impasses, elles maillent un espace historique et enrichissent les surfaces offertes au piéton dans sa ville centre.

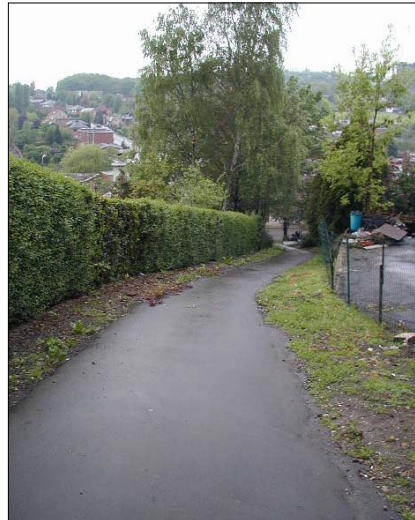
L'appellation provient du latin curtis, cohortis et correspond à une cour de ferme alors qu'un cours est issu de l'italien corso et correspond à une voie utilisée pour la promenade ou la parade (cf. boulevard et avenue).

TYPOLOGIE DES ESPACES

Patrimoine liégeois



Quai sur Meuse



Rue de la Fontaine

Les quais

Les bords du fleuve sont la principale respiration de Liège, ils en constituent potentiellement le véritable parc, au sens d'un espace vaste de récréation. Malheureusement les quais à l'exception du RAVEL, sont aujourd'hui essentiellement accaparés par le trafic. La restitution graduelle de conditions favorables à la marche comme à la récréation est un enjeu fondamental. Il faut souligner que l'objectif de réappropriation du fleuve par la ville devrait aussi porter sur les caractéristiques du front bâti.

Les sentiers et chemins

Présents dans le contexte des faubourgs anciens comme des quartiers de seconde couronne, ils sont l'enjeu d'une mise en valeur du vécu quotidien.

Les rues-escaliers

Montagne De Bueren, rue de la Montagne, rue Chauve-Souris, etc. Il ne s'agit pas seulement d'un patrimoine situé dans le cœur historique. Les escaliers existent en première couronne partout où le relief a invité à des raccourcis.

Par rapport aux autres villes en pente les escaliers de Liège sont très exceptionnels. D'une part ces rues-escaliers sont nombreuses, d'autre part les escaliers sont systématiquement larges (de la largeur d'une rue ou d'une ruelle alors qu'habituellement les escaliers sont assimilés aux chemins et sentiers) et orientés dans l'axe de plus grande pente avec pas ou peu de paliers.

TYPOLOGIE DES ESPACES

Patrimoine liégeois



Esplanade du roi Albert 1^{er}

Les esplanades

Le terme provient de l'italien spianare, aplanir. Ce qui explique qu'esplanade soit utilisé pour désigner un terrain aménagé devant un édifice, une maison, en vue d'en dégager les abords. Liège possède quelques très belles esplanades, par exemple l'esplanade du Roi Albert 1^{er} et l'esplanade de l'Europe situées de part et d'autre du pont du Roi Albert 1^{er}.



Point de vue depuis le parc de Cointe

Les terrasses et points de vue

Site de la Basilique de Cointe et du monument aux Alliés, Citadelle... Un atout dans la (re)construction de l'identité urbaine de Liège, en tant que points de repère et que points de vue. Autant Bruxelles est une ville de tracés, autant Liège est une ville de repères.

TYPOLOGIE DES ESPACES

Domaines nationaux et linguistiques environnants

3.4 Terminologie / typologie dans les domaines nationaux et linguistiques environnants

Il est intéressant de passer en revue la hiérarchie des espaces dénotés dans les langues, qui renvoient à différentes pratiques urbaines.

Domaine anglo-saxon

Dans le domaine anglo-saxon, la distinction boulevard / avenue / street a perdu pratiquement toute relation avec la nature de l'espace désigné. Elle est d'ordre historique ou planificatrice comme à New York, où les "rues" sont les voies est-ouest et les "avenues" les voies nord-sud. Les termes "lane" et "alley" conservent des sens généraux renvoyant pour le premier à la fonction de voie (bande de circulation) et pour le second à l'impasse ou la ruelle. Le terme "way" est peu utilisé isolément pour nommer une voirie, il apparaît en composé comme "causeway, park-way" etc.

Il est à noter la **dérive des termes décrivant les places** : "place" peut désigner en fait une rue ou une avenue, tandis qu'aux États Unis, le terme espagnol "plaza" a été importé pour désigner une place piétonnière, un parvis de musée et in fine un centre commercial. On trouve au Québec une génération de centres commerciaux dénommés "places" sans doute en retraduction du plaza américain.

Domaine néerlandais

Le domaine néerlandais découpe le réel d'une manière assez nette. Les termes dénotent une hiérarchie des tailles et des aménagements des différents espaces.

- Laan** : selon le cas avenue ou boulevard, planté, de gabarits variables. "Laan" s'applique d'abord à une avenue et par extension à un boulevard.
- Straat** : rue, dans la même acception qu'en français
- Steeg** : passage, ruelle. En général, une rue étroite et courte, impraticable pour les véhicules à 4 roues, qui permet la division d'un îlot long délimité par des "straten".
- Steenweg, baan** : selon les régions, il s'agit de la grand-route ou de la chaussée.
- Weg** : comme en allemand, un terme très général mais utilisé pour nommer des voiries urbaines.

Domaine allemand

Le domaine allemand conserve un lien clair entre la hiérarchie des termes et les objets désignés

- Ring** : le terme littéral "anneau" correspond au fait que ce type de boulevard n'a généralement été créé que dans la configuration des ceintures urbaines.
- Allee** : une avenue de prestige plantée apparue au 18^{ème} siècle.
- Straße** : la rue générale ou la route, de la grand-rue, axe de pénétration, à la rue résidentielle.
- Gasse** : la rue étroite, généralement en centre historique.
- Weg** : toute voie, du sentier à la route nationale.

Domaine du Danemark

Le Danemark propose quelques innovations dans les termes usuels des espaces urbains :

- Boulevard** : Il s'agit généralement d'un tracé large créé à la place des anciennes fortifications ou recouvrant une rivière mise en pertuis.
- Gade** : la rue, sous des formes très variables, normalement sans plantations car dans les couronnes d'urbanisation antérieures à 1945, peu arborées en voirie.
- Stræde** : la rue plus étroite ancienne, pas nécessairement une ruelle au sens français, normalement dans le centre historique.
- Strøget** : surnom donné à l'origine à l'enfilade de rues qui forme l'axe commerçant principal de Copenhague, très tôt réservé aux piétons. Par extension, il sert désormais à désigner le domaine piétonnier commercial des grandes villes danoises.
- Allé** : la voirie résidentielle suburbaine, généralement plantée d'arbres de première grandeur. Il existe aussi "park-allé", ou boulevard paysagé.
- Vænge** : le clos, dans les lotissements verts de banlieue.
- Vej** : le chemin, la route. Ce terme désigne de fait tout type de voirie, de la route nationale à la voirie de quartier. C'est le terme le plus utilisé dans les urbanisations postérieures à la seconde guerre mondiale. Dans les parties plus anciennes, "vej" reste d'abord le nom d'une voie principale interurbaine.

Domaine italien

Le domaine italien propose des augmentatifs en -le pour qualifier des échelles supérieures d'un objet standard.

- Via** : désigne la rue ou la chaussée ou encore la route, dans une acception générale comparable au Weg allemand.
- Viale** : l'avenue majestueuse.
- Piazza** : la place aussi variée que le terme français.
- Piazzale** : doit nécessairement être vaste, aux dimensions d'une esplanade.
- Vicolo** : la ruelle ancienne du centre historique.
- Strada** : la route interurbaine, comparable à la chaussée belge (à vérifier).

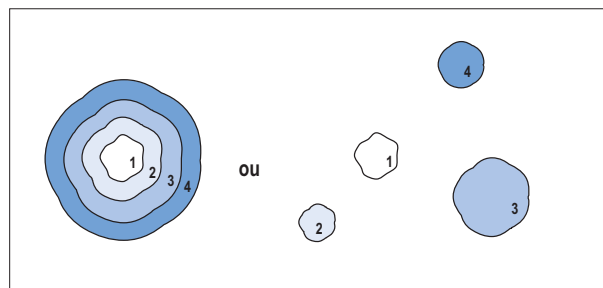
DÉFINITION DES LIEUX STRATÉGIQUES

Introduction

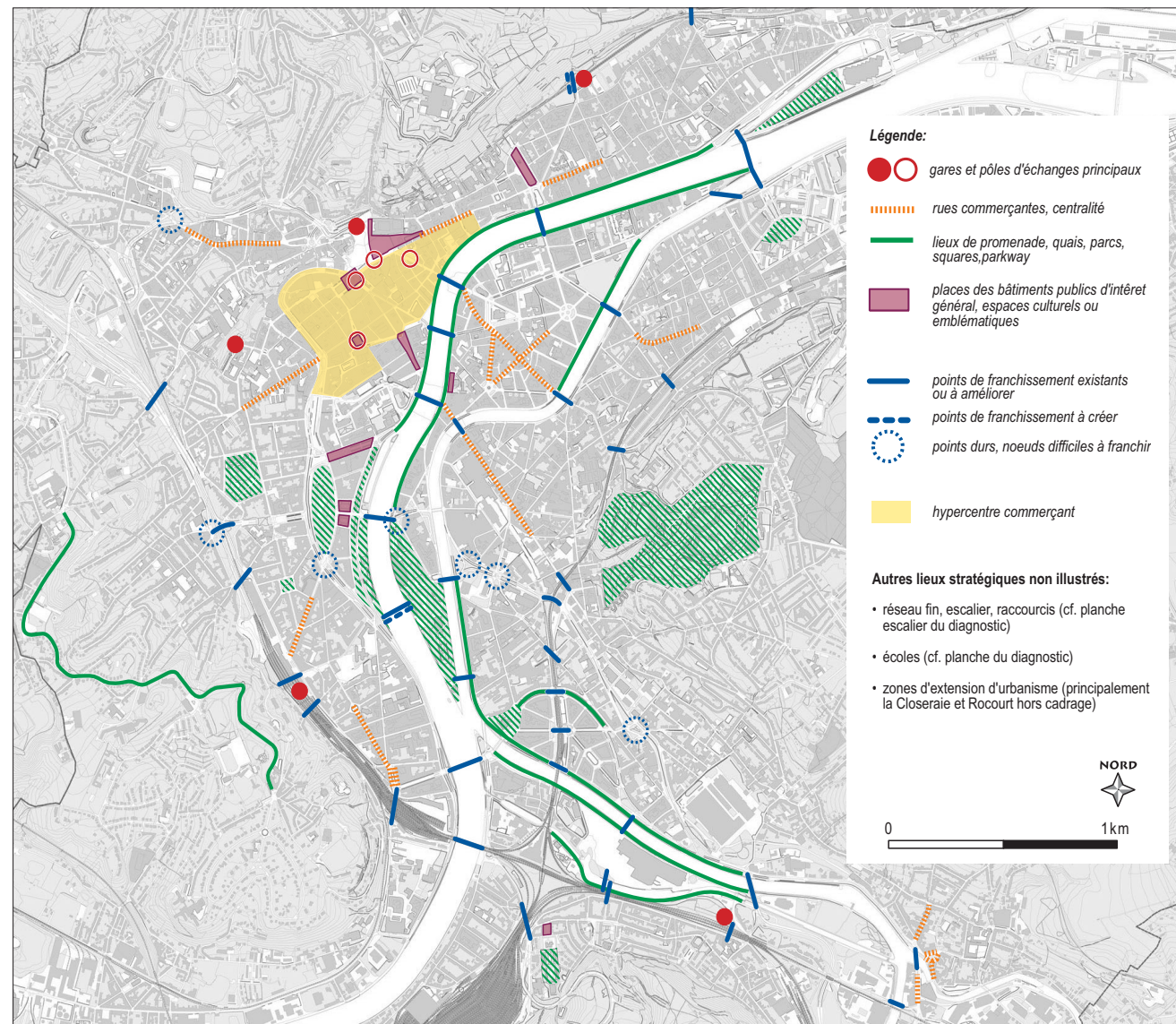
3.1 Introduction

Comment favoriser le piéton ? Sur quels lieux agir en priorité ? Ce chapitre présente les lieux les plus importants pour le développement du piéton. Les lieux qui permettent d'introduire une dynamique favorable et avec un effet boule de neige sur les quartiers voisins.

Par rapport à ces lieux stratégiques, quelle démarche adopter ? Faut-il étendre progressivement l'hypercentre piétonnier pour "humaniser" étape par étape, l'ensemble de la ville ou faut-il au contraire essaimer ? (cf schéma ci-dessous)



L'expérience montre qu'il faut toujours se concentrer d'abord sur les lieux qui ont le plus de chances d'emporter l'adhésion et de créer ainsi la démonstration en vraie grandeur d'une qualité de vie différente. Il était donc judicieux pour Liège de commencer par aménager soigneusement l'hypercentre pour le piéton. Aujourd'hui la preuve est suffisante. Il est dorénavant souhaitable d'agir aussi bien sur certains prolongements de l'hypercentre (rue St-Gilles, par exemple) que d'intervenir dans les centralités de quartiers afin d'y valoriser le piéton et de renforcer l'attractivité locale de ces espaces.



Lieux Stratégiques pour le piéton : Situation actuelle ou potentielle

DÉFINITION DES LIEUX STRATÉGIQUES

Fiche 3.2a ACCÈS TC - Gares



Bâle

Exemple d'aménagement d'une place de gare qui privilégie les échanges directs entre le rail et les transports publics.
Absence de trafic voiture, espaces généreux, animation et convivialité

Caractéristiques de ce type de lieux

- Pôle d'échange intermodal - interface principal entre la desserte bus et la desserte train.
- Importants mouvements piétons de transbordements entre les quais de transports en commun et les quais des trains.
- Localisation centrale ou bonne accessibilité du lieu par rapport au centre ville essentielle.
- Visibilité du lieu : gare = bâtiment central, visible, imposant.

Liste des lieux correspondants à Liège

- Gare des Guillemins : 28'000 montées/ descentes par jour (SNCB), 16'000 montées/ descentes par jour (TEC) dont 50% en correspondance avec gare SNCB.
- Secteur en développement avec projet d'agrandissement avec nouvelle gare TGV, avec accès direct par autoroute.



Exemple de traitement des quais et des cheminements piétons: cheminements spacieux, multifonctionnels mais à priorité piétonne.

Points à traiter - objectifs

- Créer une "place" ou un espace dégagé devant l'entrée de la gare avec quais TEC à proximité immédiate de l'entrée de la gare et priorité piétonne.
- Limiter le trafic à de la desserte au droit de la gare pour éviter un trafic de transit important créant une coupure entre quais TEC et l'accès de la gare. Si le trafic doit être maintenu en partie, le confiner dans un espace éloigné de l'accès de la gare et à vitesse réduite.
- Renforcer le confort piéton avec des quais d'accueil généreux.
- Perméabilité piétonne à favoriser devant la gare avec des liaisons sécurisées, priorisées mais à gérer avec les transports en commun desservant le secteur pour éviter les gênes des bus.
- Parvis de la gare = lieu emblématique, à traiter en place et à aménager.
- Améliorer l'accessibilité piétonne à la gare depuis et vers le centre ville et l'accessibilité complémentaire bus+piéton.

DÉFINITION DES LIEUX STRATÉGIQUES

Fiche 3.2b ACCÈS TC - Pôles TEC importants

Caractéristiques de ce type de lieux

- Mouvements piétons importants: montées/descentes, transbordements entre bus.
- Interconnexion de lignes principales, fréquence élevée.
- Localisation centrale des pôles, à proximité de et dans l'hypercentre et sur des espaces et places souvent emblématiques.
- Nombreuses lignes de bus s'arrêtant et/ ou effectuant un terminus.

Liste des lieux correspondants à Liège

- Pôle St-Lambert: 55'000 montées/descentes par jour (avec l'arrêt Léopold)
- Pôle Théâtre royal et Opéra : 23'000 montées/descentes par jour
- Pôle Cathédrale: 25'000 montées/descentes par jour (avec l'arrêt boulevard d'Avroy)

Points à traiter - objectifs

- Le réseau étant multipolaire à Liège (chaque pôle cité ci-dessus constitue un ensemble de bus différents), situé à proximité les uns des autres, la liaison entre ces pôles (Léopold-St-Lambert-Théâtre-Opéra) doit être assurée par une liaison piétonne prioritaire, sécurisée et de qualité. L'obstacle constitué par le trafic doit être réduit à la desserte (idéalement sans coupure par le trafic entre les liaisons piétonnes de ces pôles).
- La liaison piétonne de ces multipôles doit être uniformément traitée comme un seul ensemble d'échange: même niveau de confort (largeur des espaces et cheminements), uniformité et cohérence du traitement des surfaces.
- Certains cheminements piétons entre ces pôles étant coupés par des voies de trafic plus ou moins importants, il est nécessaire de travailler spécifiquement sur la traversée de ces coupures, et le cheminement le long de ces voies en renforçant la fonction piétonne : élargissement des trottoirs en correspondance avec le flux piéton important, diminution des longueurs de traversées, diminution des temps d'attente aux carrefours à feux



Heidelberg (Bismarckplatz)

L'intérêt de ces lieux est de combiner la fonction pôle d'échange TEC avec une place et un espace piéton donnant la liberté, la priorité et la sécurité aux mouvements piétons pour l'accès aux différents quais.

DÉFINITION DES LIEUX STRATÉGIQUES

Fiche 3.3a FRANCHISSEMENT DE COUPURES - Coupure importante constituée par les traversées d'autoroute, de fleuve ou de voies de chemin de fer



Sion (Suisse)

Il a fallu attendre près de 20 ans la réalisation de cette passerelle pour franchir le Rhône et la voie de chemin de fer. Depuis, le quartier de Champsec est à 10 minutes à pied du centre ville et les habitants de la ville ont découvert le plaisir de se promener sur les berges du Rhône.

Caractéristiques de ce type de lieux

- Passage obligé de franchissement d'obstacles importants (chemin de fer, autoroute, carrefours complexes, routes à grand gabarit).
- Dénivelé inférieur (passage souterrain) ou supérieur (passerelle, pont) souvent contraignant pour le piéton car non direct et nécessite un effort. Trop souvent lieux peu avenants (manque de luminosité, largeur insuffisante, insalubrité, sentiment d'insécurité).
- Traitement des abords, de l'accès à ces franchissements souvent insuffisants: manque de signalisation et de traitement de "guidage"
- Les faiblesses en terme de sécurité et de continuité des cheminements se situent souvent aux carrefours d'accès direct.

Liste des lieux correspondants à Liège

- Franchissement des cours d'eau : passerelle piéton sur la Meuse, ponts
- Franchissement d'autoroute et de routes à forte circulation : ponts, passages sous voies, passerelles piétons
- Franchissement des voies ferrées : essentiellement passage sous voies



Berne (gare d'Auserholligen)

Au lieu d'être une coupure dans le territoire, la voie de chemin de fer est devenu un point de convergence des cheminements piétons et cyclables

Points à traiter - objectifs

- Assurer l'accès piétons direct à ces passages dans de bonnes conditions de sécurité, notamment aux carrefours d'accès immédiats.
- Améliorer l'attrait de ces passages afin d'éviter les traversées sauvages en surface dangereuses : traitement des surfaces, conditions de guidage, luminosité, confort du cheminement.
- La signalisation, la continuité du cheminement doivent favoriser un guidage "naturel" vers ces passages
- Améliorer l'accessibilité pour les PMR en prévoyant ou en aménageant des ascenseurs (pour les passerelles), des rampes douces, des barres d'appui et en entretenant le revêtement.

DÉFINITION DES LIEUX STRATÉGIQUES

Fiche 3.3b FRANCHISSEMENT DE COUPURES - rue principale avec trafic et/ou gabarit de circulation important



Genève, pont du Mont-Blanc

Passage d'un carrefour sous une route pont (2x3 voies et 85'000 vhc/f) par un aménagement agréable et avec faible dénivelé

Caractéristiques de ce type de lieux

- Le gabarit des voies de circulation et/ou les charges de trafic constituent un obstacle dissuasif pour les traversées piétonnes.
- Carrefours complexes avec nombreuses branches et nombreuses voies.
- Nécessité de relier deux secteurs (pôles d'activités, générateurs de trafic, quartiers ou îlots d'habitat).
- Souvent, manque de traversées piétonnes assurant la perméabilité de l'axe (dans l'absolu éviter des distances trop importantes entre passages piétons: pas plus de 100m mais à étudier en fonction des pôles à relier de part et d'autre de l'axe).
- Bruit, pollution

Liste des lieux correspondants à Liège

Voir cartographie des coupures dues au trafic



Berne (Köniz)

Exemple de bonne intégration du piéton dans une traversée de localité (10-15'000 vhc/f)

Nombreuses traversées piétonnes, équilibre des priorités entre les modes de transports, absence de feux

Points à traiter - objectifs

- Sécuriser les traversées piétonnes soit par une régulation à prise en compte efficace (par exemple des cycles de feux de maximum 60 sec), soit par un îlot séparateur confortable et des aménagements de modération du trafic (rétrecissement ponctuel pour diminuer les vitesses des véhicules et les gabarits de circulation et rendre attentifs les automobilistes à la présence des piétons) soit par des dénivelés confortables et intégrés dans l'espace urbain.
- Assurer la perméabilité de l'axe pour assurer la liaison de pôles ou de quartiers par des traversées piétonnes rapprochées (distance max de 100m).
- Assurer les conditions de visibilité des traversées piétonnes: dégagement du stationnement, localisation du mobilier urbain, marquage au sol, signalisation, lumière,...

DÉFINITION DES LIEUX STRATÉGIQUES

Fiche 3.4a RUES COMMERCIALES-CENTRE QUARTIER - rues et carrefours dans secteurs à prédominance de commerces



Burgdorf (région de Berne)

Mise en place d'une zone de rencontre au centre ville avec mixité du trafic et priorité piétonne : la vitesse des véhicules est de 20km/h, la mixité est une solution lorsque le flux de véhicules est modéré (5 - 12 000 véh./j) et que la séparation des flux ne donne pas satisfaction (nombreux accès riverains, parkings souterrains, zone mixte avec habitants-commerces-services).

Caractéristiques de ce type de lieux

- Présence de nombreuses activités engendrant des flux piétons importants tant pour les cheminements longitudinaux (le long des façades) que pour les flux piétons traversant.
- Vie de quartier - fonction sociale importante.
- Mixité des fonctions : flux trafic, piétons, deux roues et stationnement à gérer.

Liste des lieux correspondants à Liège

- Rues semi-piétonnes (déjà traitées avec aménagements de modération et traitement des surfaces).
- Rues étroites et commerçantes à l'intérieur de quartiers : rue St-Gilles, rue Puits-en-sock, rue Surley, chaussée des Prés, rue Jean d'Outremeuse, rue Marguerite, rue Feronstrée, rue de la Casquette.

Points à traiter - objectifs

- Nécessité d'assurer une bonne perméabilité de l'axe pour assurer la fonction vivante de la rue et les échanges commerciaux et sociaux.
- Modération du trafic : essentiellement flux de desserte ou d'accès aux parkings sans flux de transit
- Abaissement des vitesses indispensables
- Les rues étroites avec activités et flux piétons important doivent offrir des gabarits de cheminement aux piétons correspondant à leur demande importante : 2m minimum de largeur de trottoir ou mixité
- Valoriser l'attrait et l'aménagement de ces rues: mobilier, revêtement, placettes, dégagements le long de ces axes pour aérer et offrir des lieux de détente.
- Traiter les traversées pour assurer la plus grande perméabilité possible de l'axe pour le piéton.

DÉFINITION DES LIEUX STRATÉGIQUES

Fiche 3.4b RUES COMMERCIALES-CENTRE QUARTIER - rues et carrefours dans secteurs à prédominance d'habitat



Liste des lieux correspondants à Liège

- voir cartographie des axes commerçants

Points à traiter - objectifs

- Abaissement des vitesses
- Aménagement des trottoirs avec une largeur suffisante pour le croisement confortable des piétons
- Aménagement d'au moins une place/placette par quartier
- Modération du trafic : transit non désiré, flux de desserte peut être maintenu.
- Valorisation et aménagement de ces rues avec des fonctions de détente, de loisirs : promenades, lieux de repos, petits espaces dégagés et aménagés, prévoir quelques bancs.
- Traitement plus spécifique des carrefours et des traversées proches des commerces

Hennef (sud-est de Köln)

Village-rue aménagée afin de faciliter les traversées piétonnes sur toute la longueur de la partie centrale du village

Une bande pavée et les mâts d'éclairage définissent un espace sûr au milieu de la chaussée, ce qui permet au piéton de traverser la chaussée en deux fois n'importe où et pas seulement au droit des traversées piétonnes

Caractéristiques de ce type de lieux

- Zone résidentielle souvent le long d'une ancienne voie de communication sur un croisement ou un ancien faubourg.
- Les commerces occupent les secteurs qui disposent du meilleur passage. La gamme commerciale varie selon les lieux (commerces de proximité, centres de quartier combinant alimentaire et quelques équipements en services comme une pharmacie, mélange d'activités plutôt liées à la périphérie et à la voiture).
- Concerne essentiellement des rues à trafic pas trop important (6'000-12'000 vhc/j) et souvent avec un stationnement très présent
- Les aménagements piétonniers dans ces rues sont souvent minimalistes ou insuffisants : pas de traitement des traversées aux carrefours, faible largeur de trottoir, revêtement en mauvais état voire absent.

DÉFINITION DES LIEUX STRATÉGIQUES

Fiche 3.5 RESEAU FIN - Impasses-venelles-escaliers



Côte d'Azur (St Jeannet, St Paul de Vence)

Le réseau de chemins et de passages donne souvent lieu à des surprises, ici une belle fontaine et un arbre, là un point de vue ou un espace propice aux rencontres.



Lorsque les ruelles sont trop étroites pour avoir de trottoirs, le piéton se tient en pleine chaussée, ce qui compte alors c'est le faible volume de trafic. Dans le cas présent, les entrées de maison sont protégées par un bouteroue, dans d'autre cas c'est le caniveau ou un pavage qui crée cet espace tampon.



Chemin Rieu, Genève

En proche périphérie, les cheminements piétonniers peuvent aussi être aménagés un peu à l'écart du trafic, en tirant parti des qualités naturelles du site.



Un escalier constitue toujours un passage au plus court et donne un sens différent aux choses selon que la vue se fait d'en haut ou d'en bas.

Points à traiter - objectifs

- Valoriser les cheminements piétons traditionnels constitués par les chemins vicinaux, les sentiers, les escaliers, les impasses dans une politique de réhabilitation d'un patrimoine urbain, rural et culturel.
- Améliorer l'état du revêtement, les conditions d'éclairage, de salubrité.
- Instaurer une signalétique d'utilisation de ce réseau (fonctionnel et touristique).
- Restaurer un réseau fin de raccourcis (existant et à compléter), assurant la continuité des déplacements piétons pour des liaisons directes interquartier et interne au quartier.

Caractéristiques de ce type de lieux

- Raccourcis piétons assurant les liaisons à l'intérieur du quartier et interquartiers.
- Patrimoine caractéristique formant un maillage fin du territoire, à usage essentiellement piéton.
- Souvent lieux non visibles, mal signalés, peu connus en dehors des initiés, non avenants et peu entretenus.

Liste des lieux correspondants à Liège

- Les escaliers : voir cartographie des escaliers.
- Les sentiers ruraux et passages
- Les impasses.

DÉFINITION DES LIEUX STRATÉGIQUES

Fiche 3.6 POLES - Ecoles, hôpitaux, homes



Genève, Ecole les Genêts

L'accès entre les immeubles et l'école s'effectue par des chemins hors trafic au travers d'espaces plus ou moins privatifs



Socialisation, jeux, indépendance peuvent se développer sans crainte de danger de trafic

Points à traiter - objectifs

- Nécessité d'assurer la sécurité aux abords de l'école : sécurisation des accès et passages piétons à proximité immédiate, cheminements scolaires principaux.
- Nécessité d'assurer le confort des cheminements piétons au droit de l'école et sur la rue d'accès : trottoirs assez larges pour accueillir des flux groupés d'enfants et zone d'attente pour les parents devant les entrées avec barrière de sécurité.
- Organiser les déposes-minutes en dehors de l'accès immédiat pour éviter les situations chaotiques d'engorgement et de stationnement sauvage pouvant mettre en danger la sécurité des enfants.
- Modérer le trafic sur les rues d'accès direct aux écoles et abaissement des vitesses.
- Développer la marche auprès des écoles : campagne d'information auprès des élèves, possibilité de développer des systèmes de desserte de proximité par la marche accompagnée groupée pour les élèves venant des quartiers à proximité ou des pôles TC principaux.
- Permettre aux enfants d'aller seuls à l'école afin de développer leur autonomie et la fonction socialisatrice.

Caractéristiques de ce type de lieux

- Type de piétons particuliers: groupe cible plus fragilisé, souvent concentré sur une période donnée.
- Heures scolaires des enfants avec pointe de l'ordre de 15-20 minutes, heures de visites pour les hôpitaux.
- Perception du trafic, du danger et réactivité différentes.
- Modes de transport TC, piétons, deux roues et accompagnement principaux.

Liste des lieux correspondants à Liège

- Voir cartographie des écoles avec proportionnalité (nombre d'élèves): pôles scolaires important.
- Voir cartographie des hôpitaux et homes avec proportionnalité (nombre de lits): pôles.

DÉFINITION DES LIEUX STRATÉGIQUES

Fiche 3.7 LIEUX DE PROMENADE - Parcs, quais,...



Cannes, La Croisette

La Croisette agit comme un aimant. Tous viennent s'y promener. Ce succès s'explique notamment parce que la promenade piétonne est large (plus de 10 m), avec vue sur la mer, agréablement arborisée, décorée de fleurs et que le trafic y est modéré (2 x 1 à 2 voies plus stationnement mais avec vitesses basses)

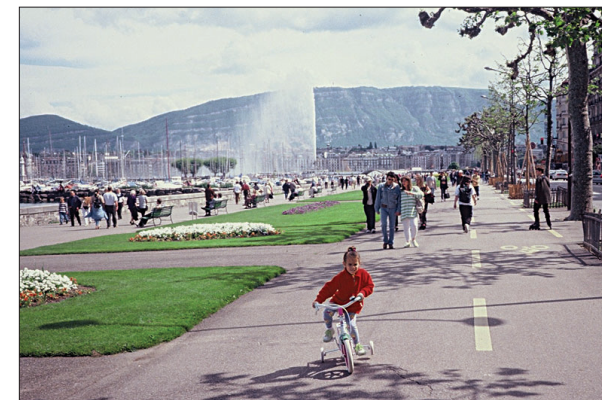
Caractéristiques de ce type de lieux

On peut grouper les lieux de promenade en trois grandes catégories aux fonctions bien définies :

- Les lieux apaisés et apaisants qui permettent aux citoyens de se régénérer.
- Les lieux de représentations qui ont pour but de mettre en valeur un monument, un point de vue, un bâtiment public.
- Les lieux de socialisation où ce qui compte c'est de pouvoir rencontrer, de voir et d'être vu.

Liste des lieux correspondants à Liège

- Les quais de la Meuse, de la dérivation, du canal de l'Ourthe. A Liège les fleuves constituent une respiration au milieu de zones densément urbanisées et structurent des quartiers et des identités. Malheureusement la plupart des quais ont été affectés à la fonction de circulation voiture.
- Les parcs.
- Les squares.



Genève, les quais

Valorisation de la fonction promenade et loisirs. Les points d'eau (lac et fleuve) constituent généralement un espace de respiration très apprécié des citoyens

Points à traiter - objectifs

- Partout où les aménagements des bords de rive existent (Ravel côté est de la Meuse et partie ouest quai de la Batte - St-Léonard), améliorer leur accessibilité en travaillant sur la voie de trafic les longeant : perméabilité par des passages piétons sécurisés et abaissement des vitesses.
- Travailler les points de convergence des cours d'eau qui définissent souvent des espaces confinés à valoriser, assurer leur liaison avec les ponts et passerelles.
- Créer un réseau de cheminements hors trafic par un réseau vert : au travers des parcs, des quais, des squares.

DÉFINITION DES LIEUX STRATÉGIQUES

Fiche 3.8 ESPACES PUBLICS - Places, espaces culturels



St Pölten (Autriche)

Grande place dans l'esprit des places historiques de ville

Réaménagement d'une place centrale permettant la mise en valeur architecturale du bâti et offrant un espace pour les grands événements

Caractéristiques de ce type de lieux

- Espaces emblématiques : places centrales de ville, bâtiments culturels importants, bâtiments à haute valeur architecturale ou historique.
- Flux de piétons très variables.
- Visibilité du lieu structurante, lieu de passage important, éléments d'orientation à l'échelle du centre ville.
- Lieux utilisés pour des grands événements politiques ou culturels, des fêtes, des manifestations et parfois pour le marché.

Liste des lieux correspondants à Liège

- Place du marché avec hôtel de ville
- Parvis devant musées, salles de concert et de spectacles



Place Orfila à Barcelone

Exemple de bon compromis entre un espace dégagé devant une église permettant d'organiser des fêtes (mariage) et un lieu de passage que les citadins se réapproprient.

Avant d'être redonné aux piétons ce genre de places a souvent été utilisé comme parc de stationnement au centre ville.

Points à traiter - objectifs

- Nécessité de dégager un parvis pour accueillir les flux piétons importants.
- Choisir les places propices en fonction des bâtiments présents (selon le potentiel au cas par cas).
- Valorisation et aménagement du lieu en espace piéton sans trafic.
- Traitement des cheminements d'accès à cet espace avec un même niveau de qualité.
- Le besoin d'espace pour des événements : les parvis d'église, de théâtre doivent servir à la fête et aux événements, manifestations publiques, politiques, de représentation, animations diverses.

DÉFINITION DES LIEUX STRATÉGIQUES

Fiche 3.9 ZONE D'EXTENSION D'URBANISME - zone habitat



Fribourg en Brisgau

La voiture est partout autorisée mais l'espace public est conçu pour le piéton et le cycliste.

Les vélos plutôt que les voitures sont stationnés à l'entrée des habitations.

Liste des lieux correspondants à Liège

- Zones de développement projetées.

Points à traiter - objectifs

- Créer des cheminements piétonniers, en combinaison avec les transports en commun, plus performants que la voiture.
- Développer des espaces publics qui soient favorables à une animation de rues (jeux d'enfants, rencontres avec voisins, appropriation de l'espace pour des fêtes).

Fribourg en Brisgau

Une expérience de grande valeur d'urbanisme contemporain qui développe un habitat très orienté sur le développement durable tant du point de vue de la consommation d'énergie (chauffage, solaire), de la mobilité (stratégie pour atteindre une proportion minimale de voitures), de la dimension sociale que de l'environnement (très bon équilibre entre partie construite et naturelle, ruisseaux pour l'écoulement des eaux, etc).

Caractéristiques de ce type de lieux

- Planification coordonnée des cheminements piétonniers, des itinéraires cyclables et du bâti.
- Continuité avec les quartiers voisins de manière à créer un effet de réseau.
- Priorité aux modes alternatifs à la voiture dans la conception des espaces publics et semi-privé : cheminements orientés sur les arrêts de transports publics, stationnement groupé plutôt qu'à l'entrée du bâtiment.
- Intégration de l'éclairage à l'échelle du piétonnier.
- Continuités des cheminements piétonniers et densité des cheminements beaucoup plus forte que le réseau de voirie.
- Valorisation, aménagements de bancs, d'espaces de jeux, d'espaces arborisés.

OBJECTIFS

Encourager l'usage de la marche

4.1 Introduction

Après avoir défini les potentialités d'interventions, il est nécessaire de préciser quels objectifs sont à poursuivre dans les projets à établir.

Nous recommandons de concentrer les actions du plan piéton autour de 6 objectifs généraux (sans ordre hiérarchique) :

- encourager l'usage de la marche
- rééquilibrer l'espace public autour du piéton
- décloisonner l'espace du piéton
- restituer les conditions environnementales et contextuelles favorables à la marche
- mieux intégrer les piétons vulnérables
- soigner les accès aux transports en commun

4.2 Encourager l'usage de la marche



Rue St-Gilles, une rue qui a le potentiel de devenir une belle rue animée

Sur des distances courtes à moyennes (1-1.5 km) la marche est attractive, efficace et agréable

Pour encourager la marche sur ces distances, plusieurs actions sont à développer en parallèle:

- **Largeur des trottoirs:** Une largeur suffisante de trottoirs doit être un standard minimum incontournable à assurer, quel que soit la problématique urbaine en jeux. Il faut reconnaître qu'à Liège la majorité des rues disposent de trottoirs trop étroits.
- **Stationnement illicite sur les trottoirs :** la largeur minimale de trottoir doit absolument être garantie, notamment sur les axes où la pression sur le stationnement est importante.
- **Mobilier urbain:** Une réflexion sur l'unité du mobilier urbain dans un quartier ou mieux dans l'ensemble de la ville permet, d'une part d'améliorer l'aspect de l'espace public et d'autre part, de constituer une image, une identité liégeoise spécifique. Il n'est pas nécessaire d'inventer un modèle de mobilier urbain spécialement pour Liège pour y parvenir, il suffit d'utiliser une gamme de matériel et de l'appliquer systématiquement. C'est en répétant une manière d'aménager l'espace public que l'identité propre de Liège va se révéler.

- **Eclairage:** l'éclairage a beaucoup d'impact sur l'ambiance des cheminements et espaces publics. Un éclairage adapté permet à la fois de remédier au sentiment d'insécurité des piétons et la mise en valeur de l'espace public.

- **Le jalonnement :** plus utilisé par les touristes ou les promeneurs que par les usagers quotidiens de la marche, il permet néanmoins de faire découvrir certains itinéraires méconnus, parfois plus courts, parfois plus beaux, etc. Le jalonnement mis en place dans l'hypercentre est de grande qualité, des extensions ciblées sont à prévoir en relation avec les lieux clefs des abords du centre.

- **Espaces de repos:** les espaces de repos permettent aux promeneurs de prendre quelque moments de repos, de jouir d'une vue particulière ou même lors de la belle saison de prendre un rapide repas.

- **Arborisation:** dès qu'il y a de la verdure, un espace paraît plus accueillant. Ceci ne veut cependant pas dire qu'il faut arboriser chaque rue ou chaque place. Les exemples de places totalement minérales mais réussies sont nombreux. Le chapitre précédent a montré qu'une ligne d'arbre peut être une composante obligatoire de certains types de rues (boulevard par exemple).

Plus concrètement dans le cas de Liège, l'application de cet objectif d'encouragement de la marche peut se matérialiser par la "mise à niveau" de quelques rues dans l'agglomération qui ont une très grande lisibilité (rue St-Gilles, rue Dartois, rue Gretry, rue A. Buisseret,...).

OBJECTIFS

Rééquilibrer l'espace public autour du piéton & décroisonner

4.3 Rééquilibrer l'espace public autour du piéton



Place général Leman

Privilégier la fonction de séjour par rapport à la fonction circulation et assurer sécurité, continuité, embellissement des cheminements

Trop souvent l'espace publics est dimensionné largement en faveur des voitures (voir place général Leman ci-dessus). En conséquence, l'espace réservé aux piétons est insuffisant, les activités ne peuvent se déployer et le lieu a un caractère peu convivial (photo du bas).

La règle idéale établie historiquement est : 50% d'espace pour circuler et 50% d'espace pour se tenir. Le stationnement est pris en compte soit dans une catégorie soit dans l'autre en fonction de la nature de la rue.



4.4 Décloisonner l'espace pour le piéton



Pas d'escalier entre le pont et le quai

A l'échelle de la marche, il faut lever les coupures, relier les quartiers, assurer l'accessibilité

Liège est une ville de ponts. Un pont est une liaison essentielle, dont il est impératif de soigner les accès piétons, faute de quoi les ponts deviennent des barrières.

Les exemples ci-dessus montrent un défaut d'accès qui nécessitent soit un détour important du cheminement ou des espaces de qualité interdits aux piétons

Pourquoi l'accès est-il fermé?



Rue de Campine, rue Fond Pirette, Montagne Ste-Walburge

Décloisonner nécessite parfois de créer de nouveaux raccourcis

A vol d'oiseau, les parcours sont directs. Dans la mesure du possible, les piétons doivent bénéficier de la même souplesse. certains quartiers, géographiquement proches, voir adjacents, ne bénéficient d'aucune liaison directe. Il est fondamental de la rétablir.

A titre d'exemple, la photo ci-dessus montre trois rues parallèles, sans raccourci pour passer de l'une à l'autre sur une distance de 600 à 800 mètre!

OBJECTIFS

Conditions favorables à la marche & piétons vulnérables

4.5 Restituer les conditions environnementales et contextuelles favorables à la marche



Ste-Marguerite, exemple repoussoir

Une atmosphère positive - ambiance sonore, éclairage, arborisation, dimension psycho-sociale - rend la marche naturelle

A l'inverse, certains espaces sont basiquement inhospitaliers pour le piéton : trop large, vocabulaire routier prédominant, bruit, effet de coupure lié au trafic, stationnement, ...

Les bons exemples ...



Place de Bronckart, une "respiration" bienvenue et de qualité sur le parcours des piétons.



Boulevard Emile de Laveleye - Tissu urbain du 19e
Espace public organisé comme parc

4.6 Mieux intégrer les piétons vulnérables



Les enfants, les personnes âgées, les personnes chargées ou avec poussette, les PMR

Les personnes à mobilité réduite (PMR) comprennent les personnes handicapées, âgées, les parents avec une poussette, les voyageurs encombrés d'un bagage, les accidentés qui boîtent, etc. Pour eux, l'espace public n'est souvent qu'une succession d'obstacles. Les principales mesures pour corriger la situation sont : abaisser les trottoirs systématiquement aux traversées, adopter des cheminements continus et sur un plan unique, prendre des mesures antistationnement perméables pour les piétons.



OBJECTIFS

Soigner les accès aux transports en commun

4.7 Soigner les accès aux transports en commun



Gare Jonfosse.

Avec plus de 200 trains par jour, les flux piétons sont importants, mais les itinéraires ne sont pas lisibles ni valorisés. Sur cette image aucun signe ne permet de penser que l'on se situe à quelques mètres d'un arrêt de train bien desservi.

La marche est le prolongement (ou le préalable) naturel des transports en commun

Toute mesure en faveur des transports en commun favorise l'usage de la marche et réciproquement. Pour développer cette synergie, l'intervention portera aussi bien sur la qualité des cheminements d'accès que sur les espaces de transition aux abords immédiats des pôles d'échanges.

Les passages dénivelés doivent être évités au maximum. En souterrain, ils sont perçus comme dangereux et insalubre (à tort ou à raison) et en élévation, l'effort de franchissement est trop importante par rapport à une traversée en surface, même illicite (six fois supérieure pour un passage inférieur, neuf fois pour une passerelle) et les piétons les évitent.

Les rares passages dénivelés réussis tirent parti d'une topographie accidentée et ont, par exemple, un côté qui se trouve sur le plan de référence du quartier.



Place général Leman

Il faut franchir une mer de bitume pour rejoindre l'îlot des bus !



Gare Jonfosse

Passage souterrain trop étroit et tagé sans parler des odeurs ...



Rue St. Gilles

Espace d'attente sous-dimensionné, même avec un nombre assez faible de passagers

Les espaces d'attente sont l'autre composante critique de l'accès aux transports en commun

Particulièrement en site urbain, les lieux d'attente sont souvent sous-dimensionnés et inconfortable (pas d'abri ni de bancs, en conflit avec le passage des piétons, voir même avec des accès voiture).

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

Instaurer de nouvelles pratiques - Les trottoirs

5.1 Introduction

Pour répondre aux objectifs fixés, il est nécessaire d'instaurer de nouvelles pratiques d'aménagements, largeurs minimales, dispositif de contrôle passif, regroupement du mobilier urbain, etc.

Deux documents doivent servir de références pour la conception des aménagements piétons : le CWATUP et le code de gestionnaire de la voirie.

En complément à ces deux documents, nous proposons quelques principes d'aménagements par des coupes types caractéristiques.

5.2 Largeurs de trottoirs



Trottoir concrètement trop étroit ... (Chênée)

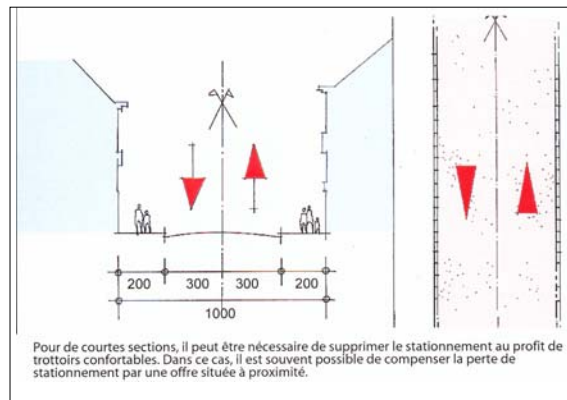
Définir une largeur de trottoir satisfaisante

Il est évident que la largeur minimale pour un trottoir dépend de l'importance du flux piétons à accueillir. Néanmoins, il existe des côtes minimales à respecter dans tous les cas :

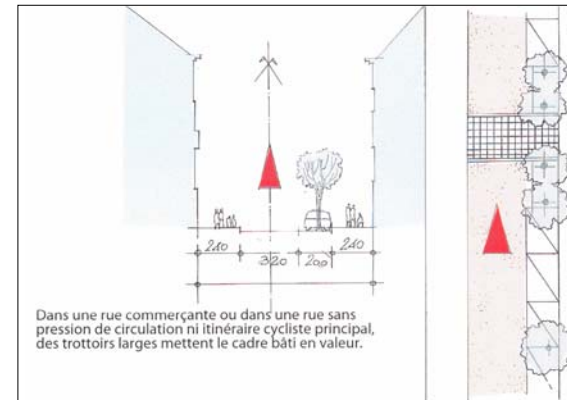
- **Largeur minimale usuelle** : 1,5 m libre d'obstacle (env. 2 m avec mobilier urbain)

D'autre part, il est fondamental de systématiquement réaliser un trottoir de part et d'autre de la chaussée.

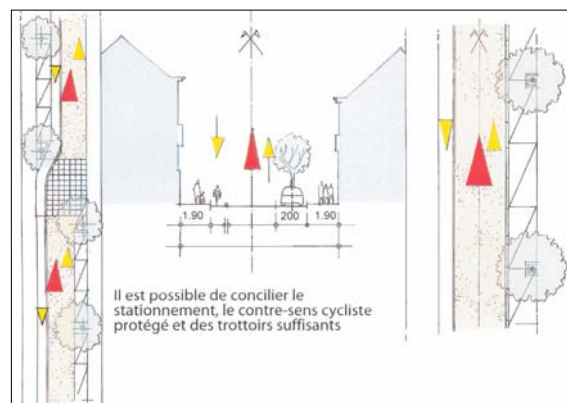
Coupes types pour une largeur courante de 10m entre façades pour différents cas de circulation et stationnement.



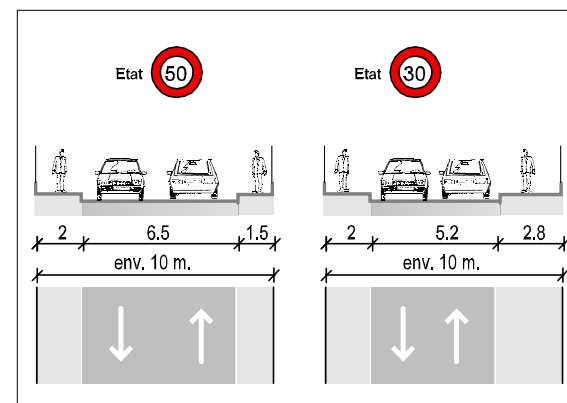
Circulation de transit ou de distribution avec double sens obligé



Sens unique voiture privilégiant le confort pour les piétons



Circulation de transit ou de distribution avec sens unique possible intégrant un itinéraire cycliste principal



PRINCIPES D'AMÉNAGEMENTS

Instaurer de nouvelles pratiques - Les axes & le mobilier urbain

5.3 Traversabilité des axes

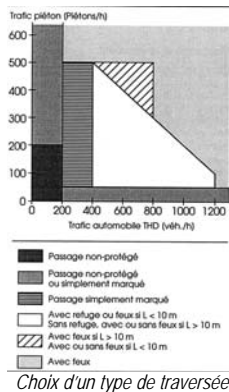


Chênée

Les traversées de chaussée constituent pour les piétons le point noir principal de la sécurité. Une attention particulière doit donc être portée à leurs planification en intégrant les "principes" de comportement piéton:

- éviter l'allongement des parcours,
- éviter les temps d'attente excessifs,
- traversées les plus courtes possibles, ou en plusieurs temps,
- traversées simples (pas d'erreur possibles de la part de l'usager),
- traversées confortables (pas d'obstacle superflu, voir 5.4).

Le choix du type de traversée (non-protégé, simplement marquées, à feux, dénivelées,...) dépend principalement de la charge de trafic et de l'importance des flux piétons (voir schéma ci contre). Néanmoins, il convient de considérer également: la largeur de la route, la vitesse des véhicules, les conditions de visibilité, la proximité éventuelle d'établissements spécialisés (écoles, homes, ...)



5.4 Mobilier urbain conception unitaire de l'espace



Place des Beguinages, une juxtaposition fonctionnelle qui aboutit à un espace sans qualité spatiale.

Les différentes photos ci-contre montrent que malheureusement aujourd'hui le mobilier urbain n'est absolument pas planifié. Dès qu'un besoin est identifié, le mobilier concerné (poubelle, téléphone, container, potelets anti-stationnement, etc) est mis en place sans vision d'ensemble avec pour conséquences:

- Succession d'obstacles pour les piétons,
- Place de centralités de quartier dévolue au mobilier urbain "fonctionnel" interdisant la création d'un espace pour piétons, voir pire, créant une barrière dans les cheminements,
- Vocabulaire inhospitalier pour les piétons tout au long des itinéraires.

Pour remédier à ces incohérences, la solution recommandée est d'établir un concept d'aménagement de chaque espace public (soit de façade à façade) avec un seul concepteur et un seul maître d'ouvrage.

Seul un concepteur unique sera en mesure d'intégrer les différents éléments d'aménagement en un tout cohérent et de définir une dominante d'aménagement (dans les matériaux, l'éclairage). Cette manière de procéder favorisera l'appropriation des espaces.



Place des Franchises, accès voiture aux containers idéal, mais impact pour les piétons inacceptable.



Place du général Leman, cheminement piétons interrompu par le mobilier urbain

Etude du plan piéton de la ville de Liège

Janvier 2004



Document 1

Document 2

Document 3

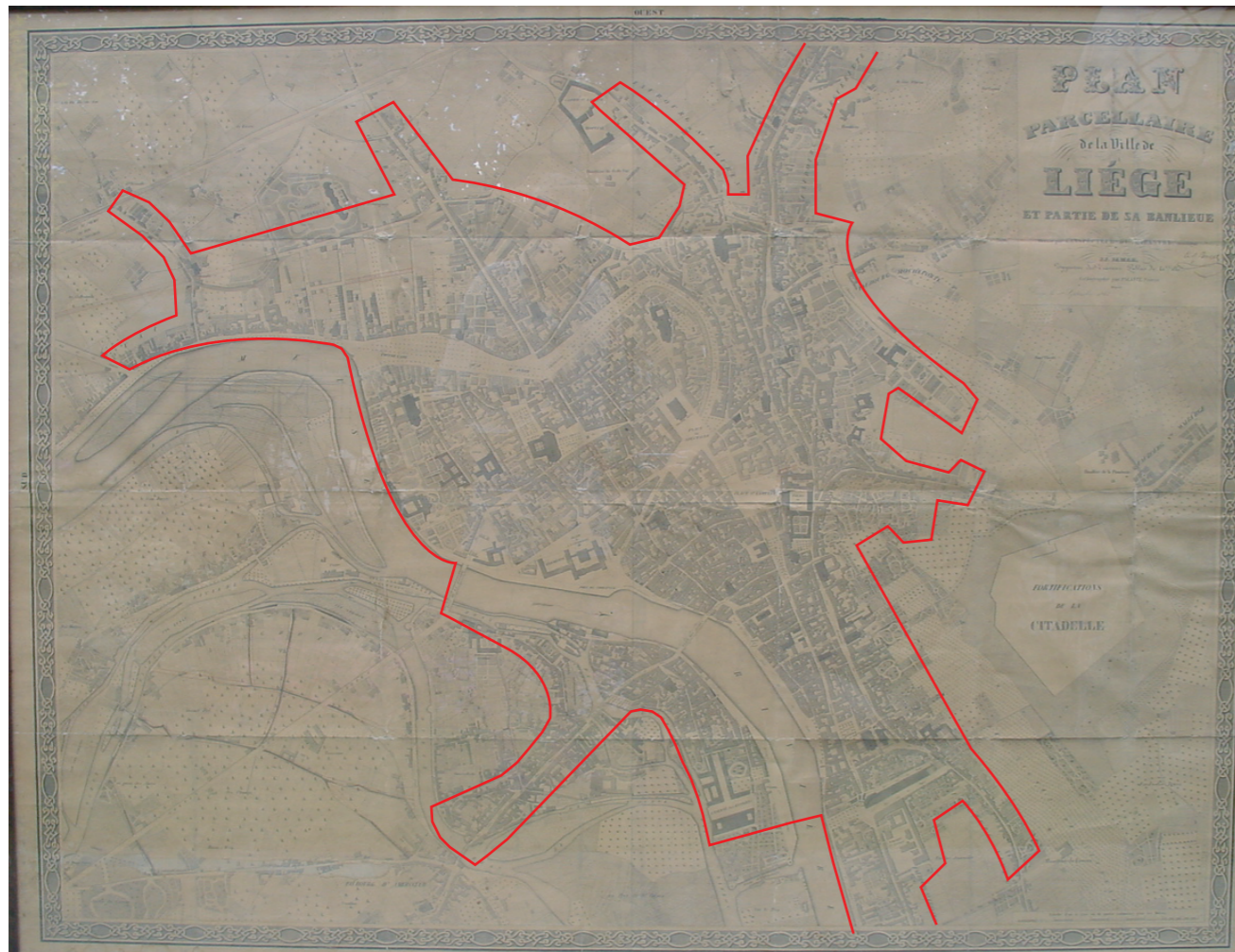
Document 4

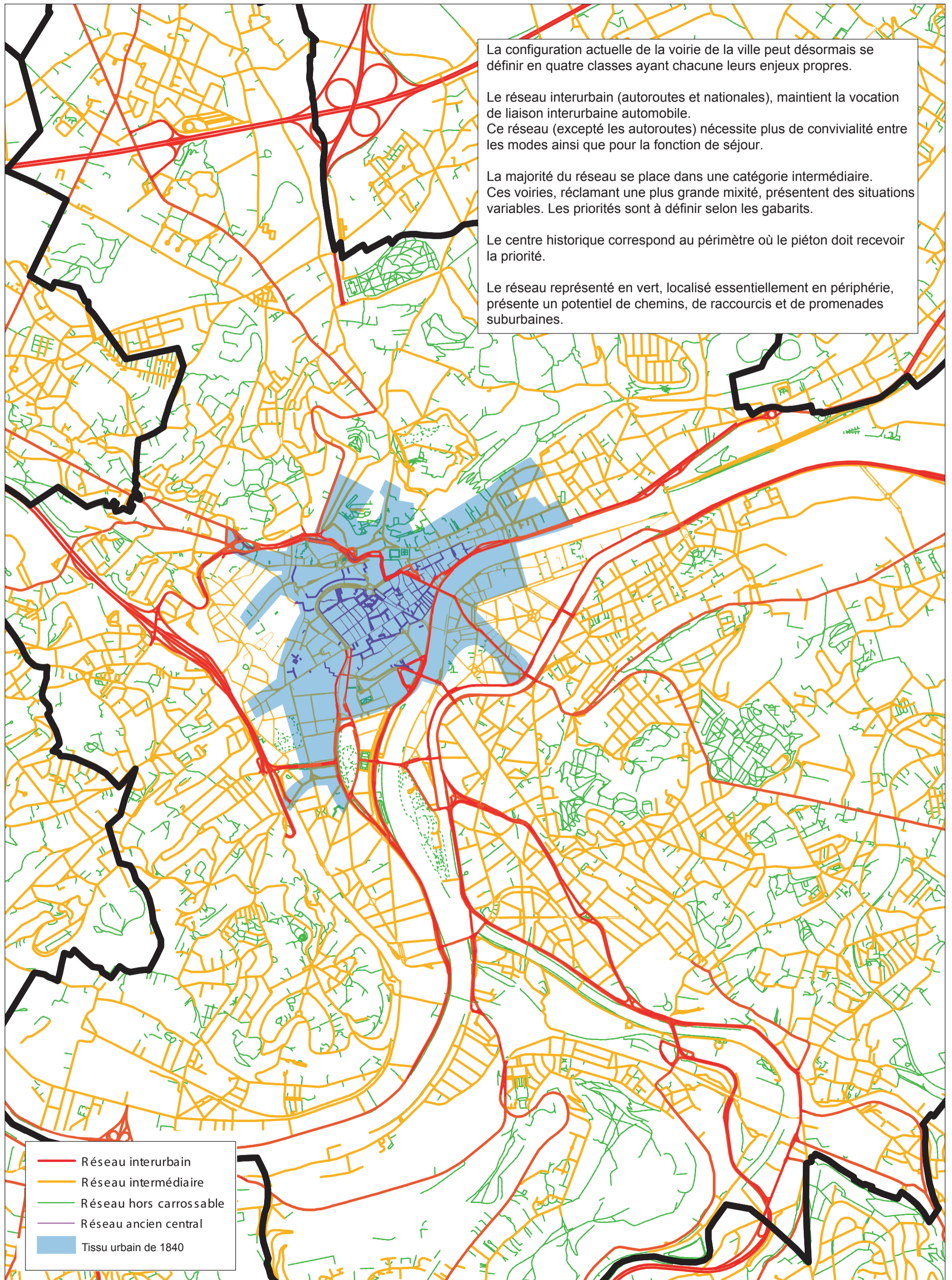
✓ diagnostic

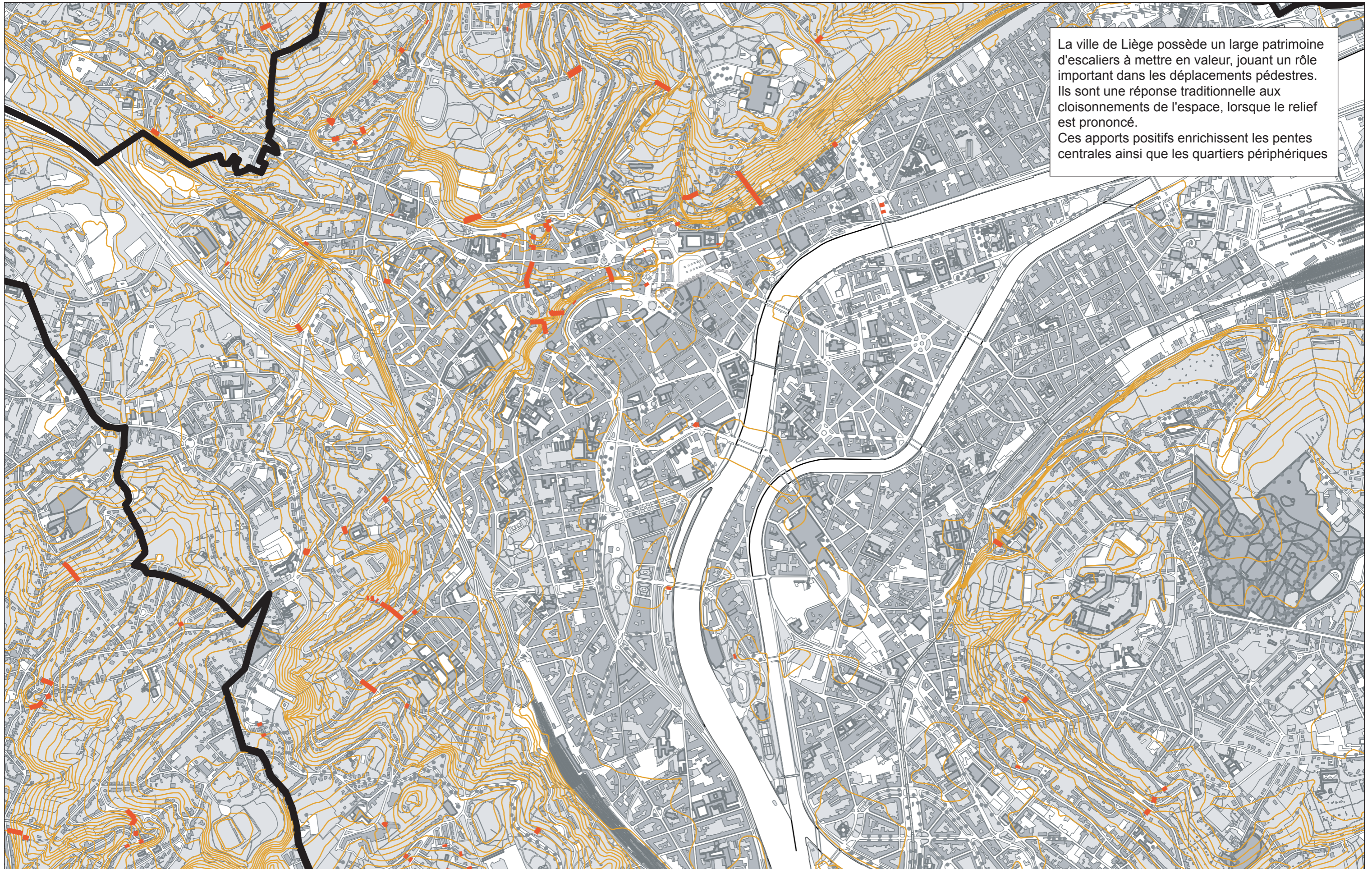




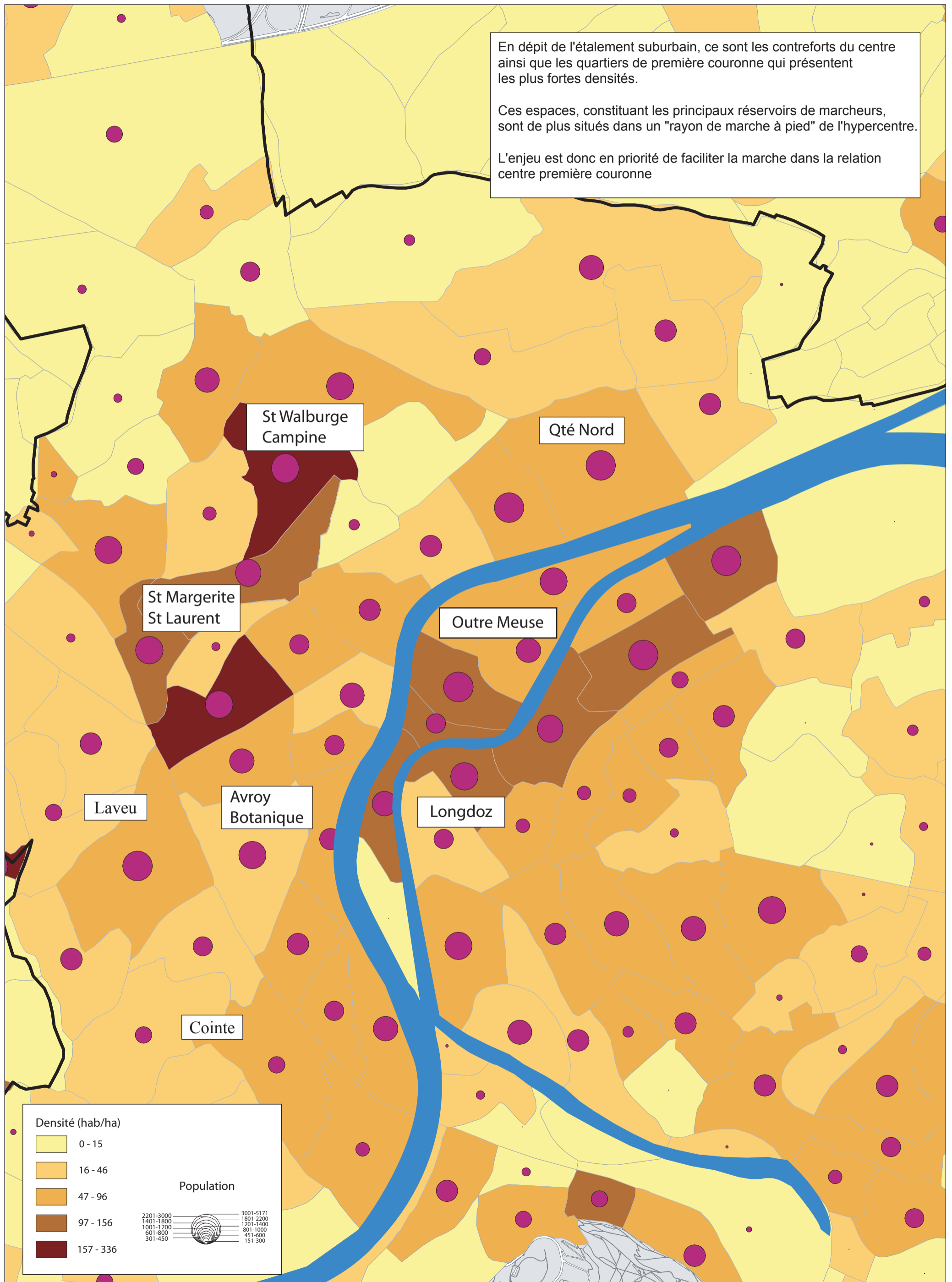
Dans les premières années de la révolution industrielle, la ville de Liège présente encore un réseau de voirie dense, à l'échelle du piéton. Outre les extensions des premiers faubourgs, l'habitat est contigu, les transports publics étant inexistant, l'essentiel des déplacements se fait encore à pied. Cet espace hérité (délimité en rouge ci-dessous), présente donc un grand intérêt pour le piéton dans la configuration spatiale actuelle de la ville.



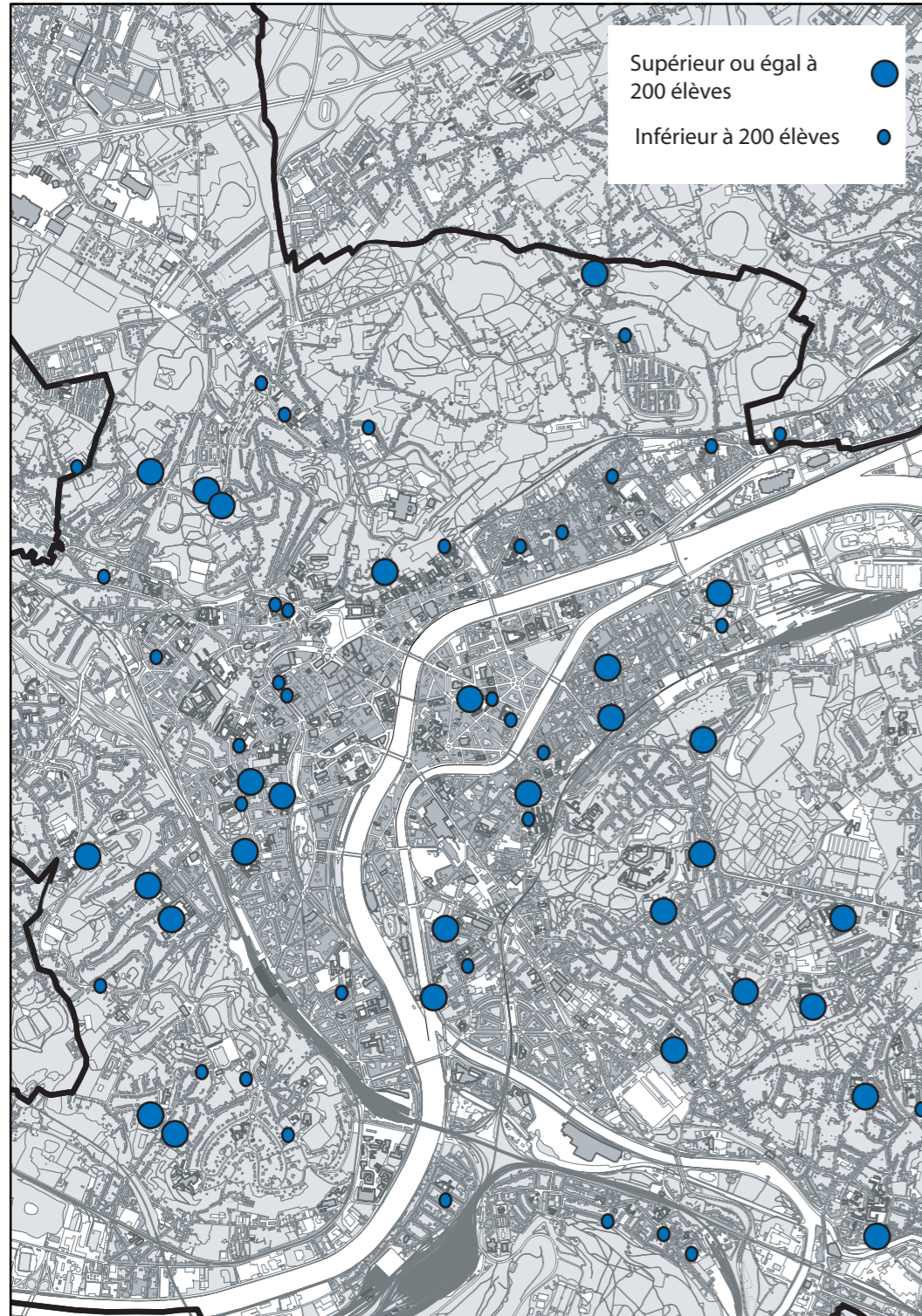




La ville de Liège possède un large patrimoine d'escaliers à mettre en valeur, jouant un rôle important dans les déplacements pédestres. Ils sont une réponse traditionnelle aux cloisonnements de l'espace, lorsque le relief est prononcé. Ces apports positifs enrichissent les pentes centrales ainsi que les quartiers périphériques



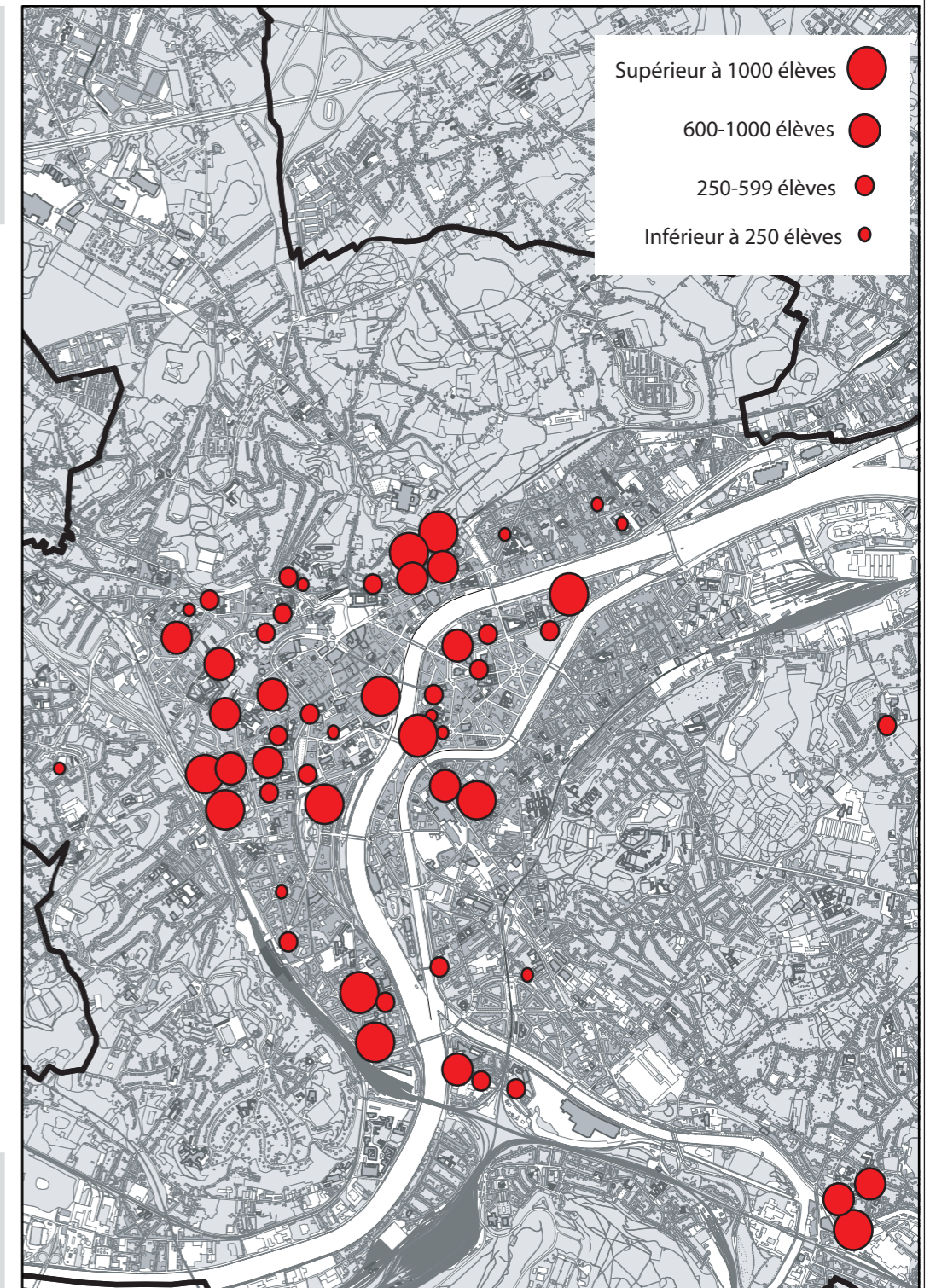
Enseignement primaire et maternel.



L'enseignement de type **maternel et primaire** se trouve réparti sur tout le territoire de manière homogène, y compris en périphérie.

Les déplacements générés sont essentiellement pédestres. L'attention à accorder à leur accès doit se faire au cas par cas.

Les établissements de type **secondaire et supérieur** présentent une localisation essentiellement centrale. Un noyau important existe cependant à Chênée. On note également un nombre élevé d'établissements supérieurs à 1000 élèves. L'enjeu lié à ce type d'établissement se situe donc au niveau de la relation piéton - transports en commun.

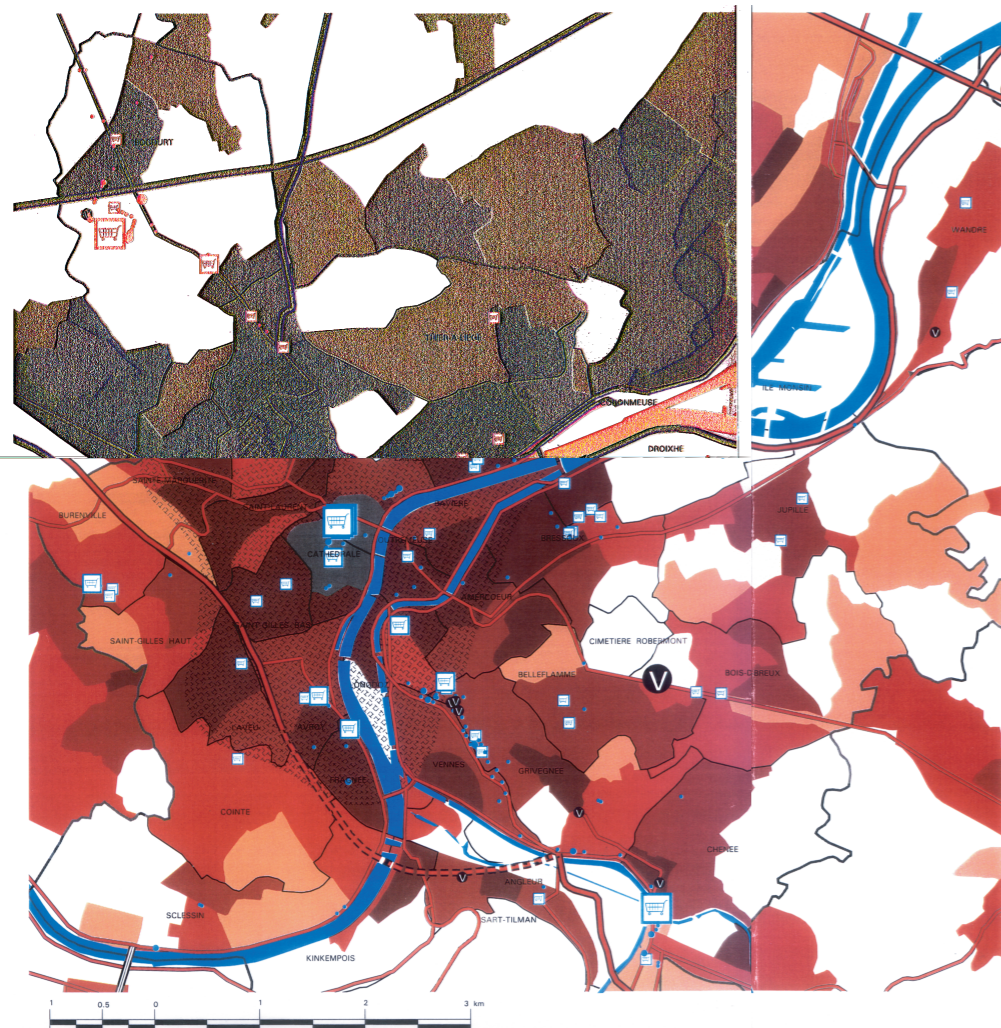


Enseignement secondaire et supérieur.



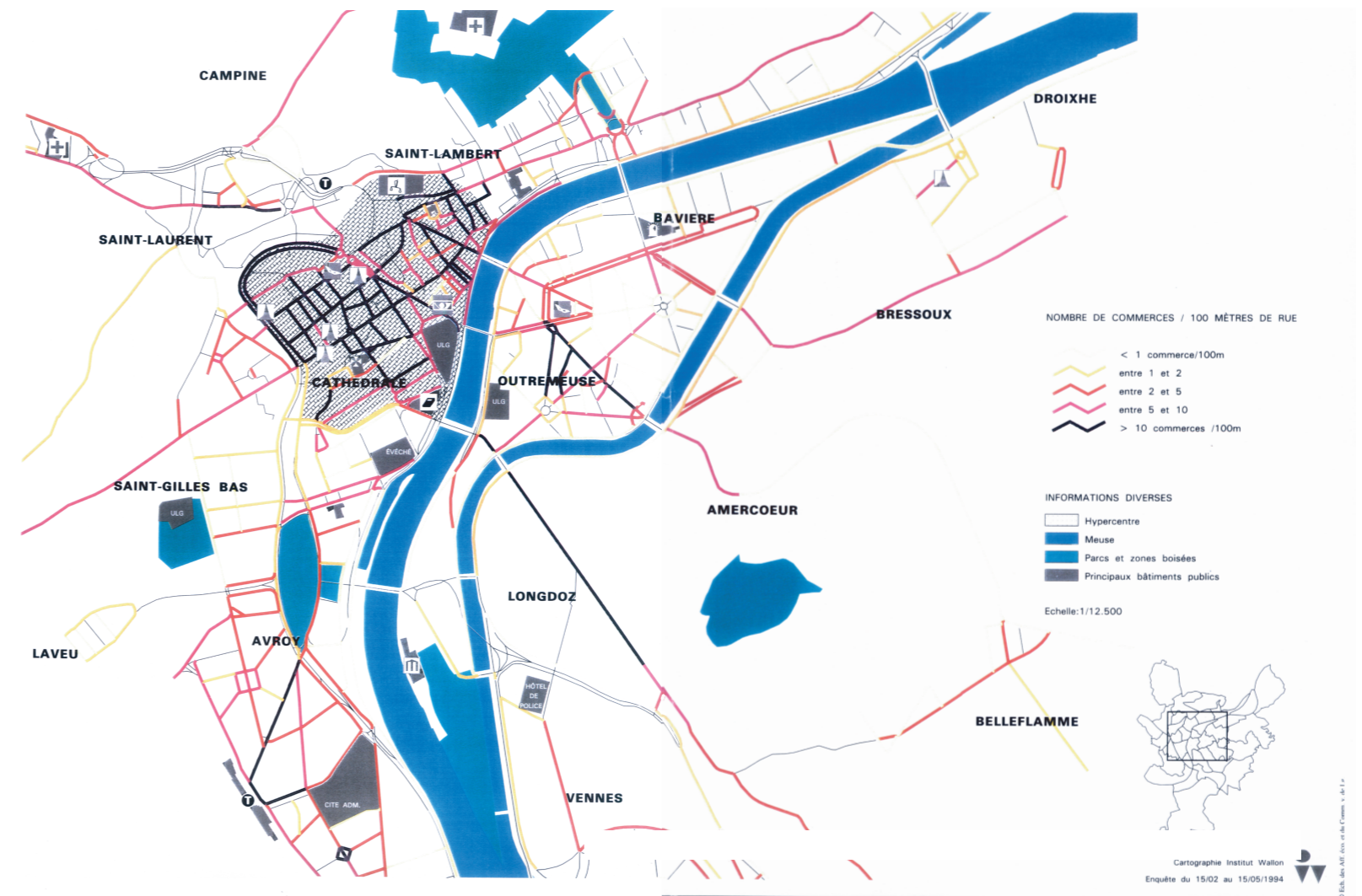
Conformément à l'évolution de l'après guerre, le commerce de détail se retrouve essentiellement dans le centre de la ville ou constitue des noyaux locaux de périphérie. Ce type de commerce est fortement lié à la marche à pied.

Avec l'apparition de la périurbanisation, sont apparus les grandes surfaces commerciales liées au déplacement automobile.

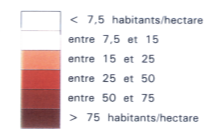


Sources:

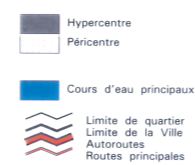
Echevinat des Affaires économiques et du Commerce, juin 1994: réalisé par le SEGEFA avec la collaboration de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Liège et l'asbl Commerce Liégeois, 99p.



DENSITÉ DE POPULATION PAR SECTEUR STATISTIQUE



ESPACES COMMERCIAUX



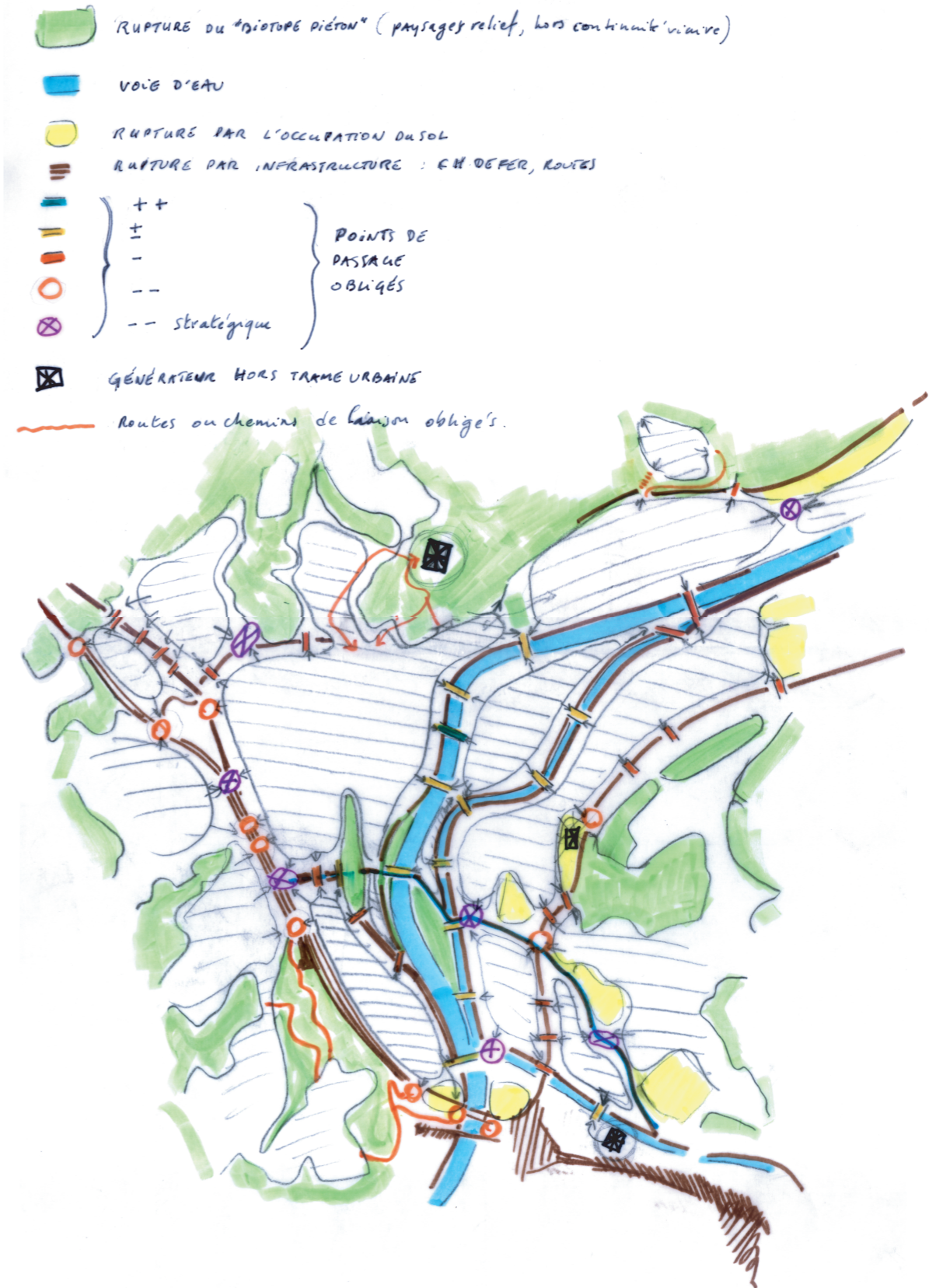
MOYENNES ET GRANDES SURFACES



Cartographie Institut Wallon
Enquête du 15/02 au 15/05/1994

Les enquêtes récentes montrent que la part de la marche doit être réévaluée dans l'accessibilité du commerce central comme mode de déplacement principal ou en combinaison avec les autres moyens de transport.

La combinaison du relief et des infrastructures humaines produit un espace urbain particulièrement compartimenté. Le tissu urbain, espace privilégié du piéton, se développe en îles comportant un nombre restreint d'entrées. Entre les îles existent des points de passage obligés qui peuvent être attractifs ou dissuasifs, voir dangereux. L'amélioration des passages entre îles est un des enjeux de la politique des déplacements piétons, notamment entre le centre métropolitain et les quartiers de première couronne : Ste Walburge, Laveu, Outre meuse....

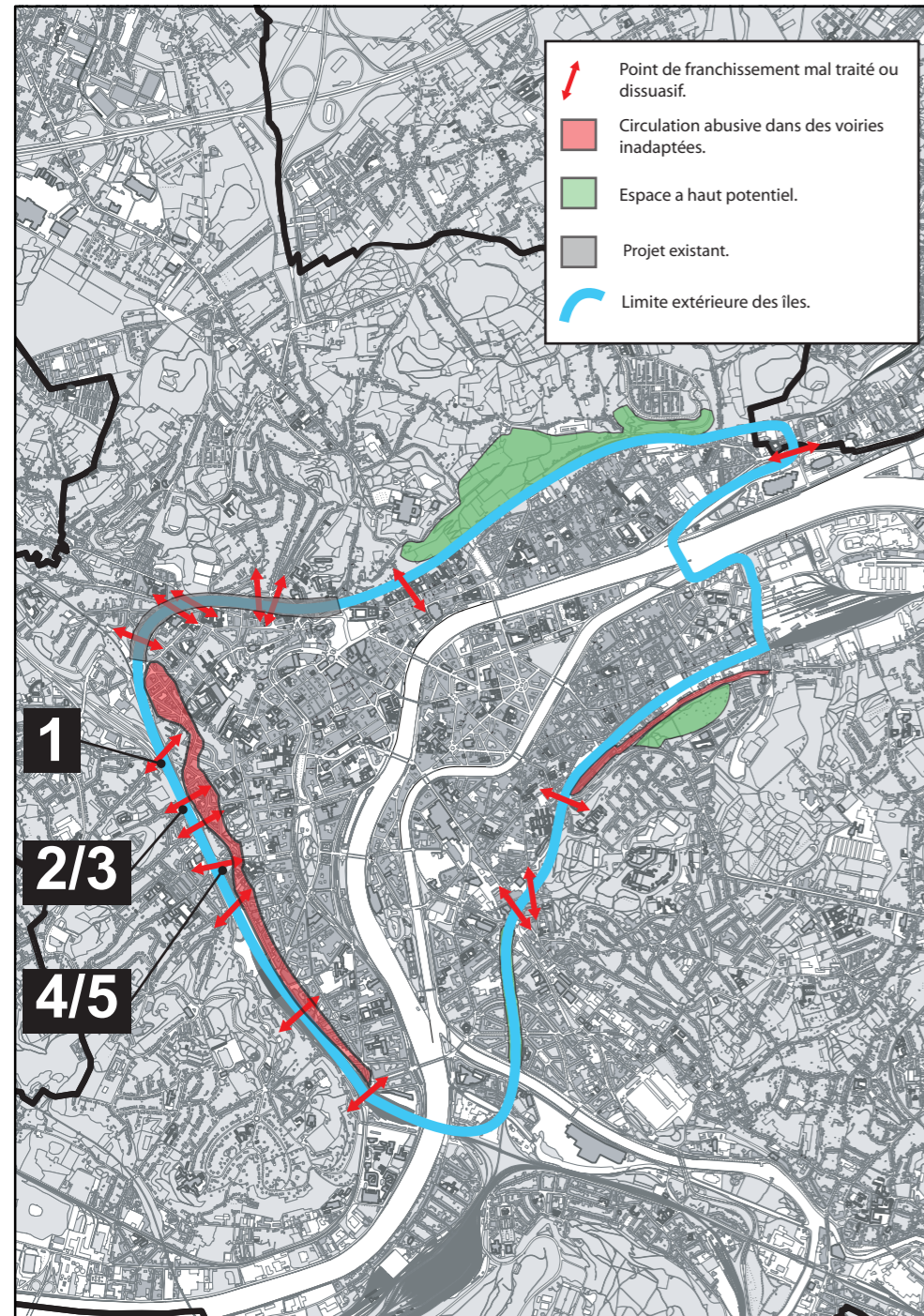


Un cheminement le long des ruptures est une manière intéressante de mettre en valeur différents types d'obstacles, mais aussi de potentialités qui se présentent au piéton désireux de se rendre depuis les quartiers périphériques aux quartiers de première couronne et au centre. Une typologie apparaît ainsi, distinguant les points de franchissement problématique (ci-dessous), les voiries au gabarit inadapté (fig. 8b) et les espaces à haut potentiel (fig. 8c).

La nature des points de franchissement.



L'implantation du chemin de fer et de l'autoroute constitue un objet d'étude très illustratif des problèmes liés aux franchissements des barrières; car elle pose les différents cas.



La rue Saint Laurent

La rue Saint Laurent, au niveau de son croisement avec l'autoroute, confronte brutalement l'espace urbain du piéton avec une sortie directe d'autoroute.

- Il y a absence de passage protégé pour le piéton.
- l'espace entre les rives bâties est trop important.
- les trottoirs sont peu aménagés, y compris sous le viaduc.



La rue Saint Gilles

Une longue traversée bordée de terrains vides et de vides sous viaduc : espace de dégradation et d'angoisse. Le long des terrains clôturés s'accumulent les ordures. L'espace compris sous le viaduc est également peu entretenu et constitue un repoussoir pour le piéton.



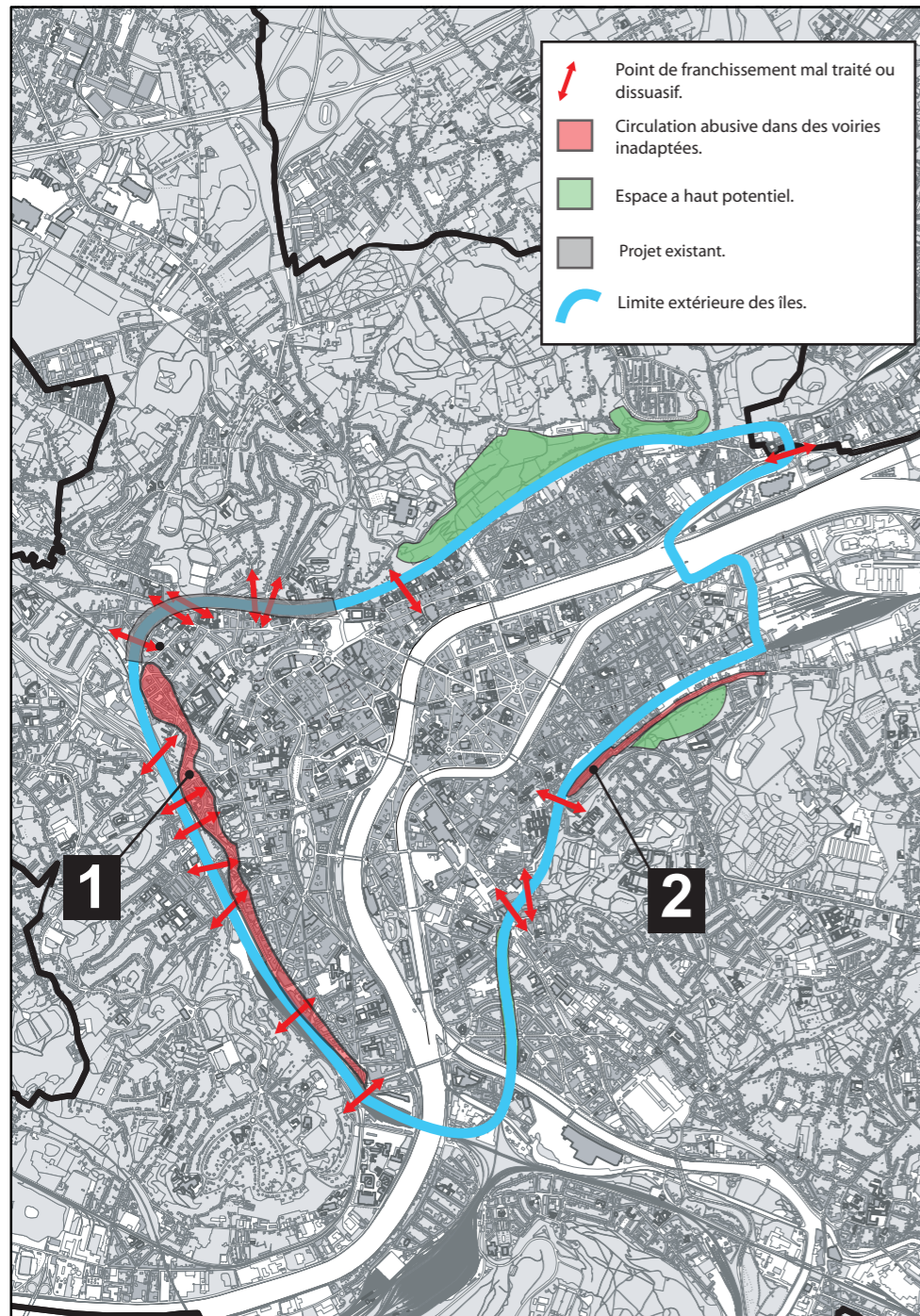
La rue Sainte Marie.

Un exemple de point de passage inexistant mais nécessaire. Des chemins sont aménagés pour le piéton mais débouchent sur l'autoroute. Le quartier du Laveu est visible mais inaccessible.



Les voiries à gabarit inadapté. ■

Un cheminement le long de l'autoroute et de la voie de chemin de fer ainsi que le long de l'avenue Churchill et ses extrémités illustre le phénomène.



Rue Wazon et rue Cheveau fosse Henkart.

Ces deux rues constituent le tronçon entre deux points de passage importants (la rue St Lambert et la rue St Gilles). Les automobilistes, désireux de se rendre d'un point de passage à l'autre, se voient contraints d'emprunter ces voies. En conséquence, deux rues de faible gabarit drainent un trafic automobile assimilable à des flux de circulation de transit.



Rue Moulan

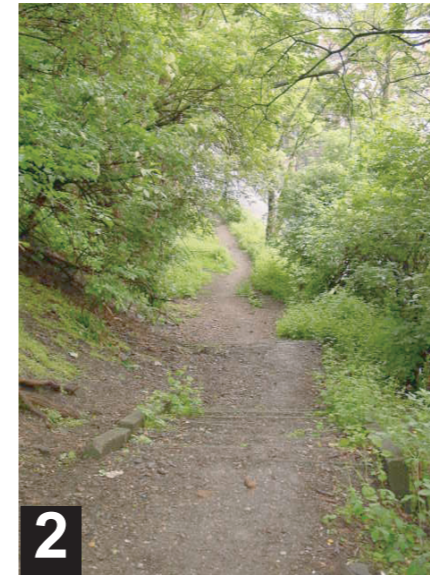
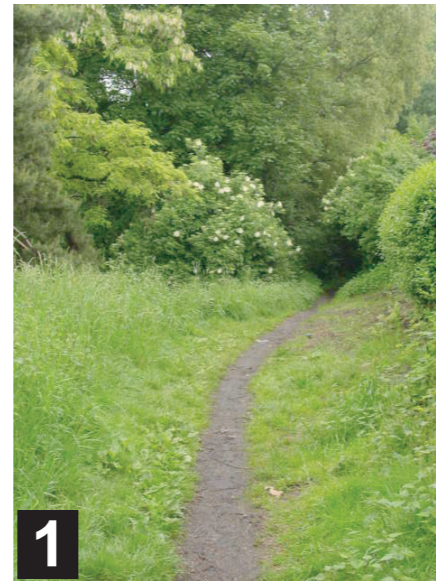
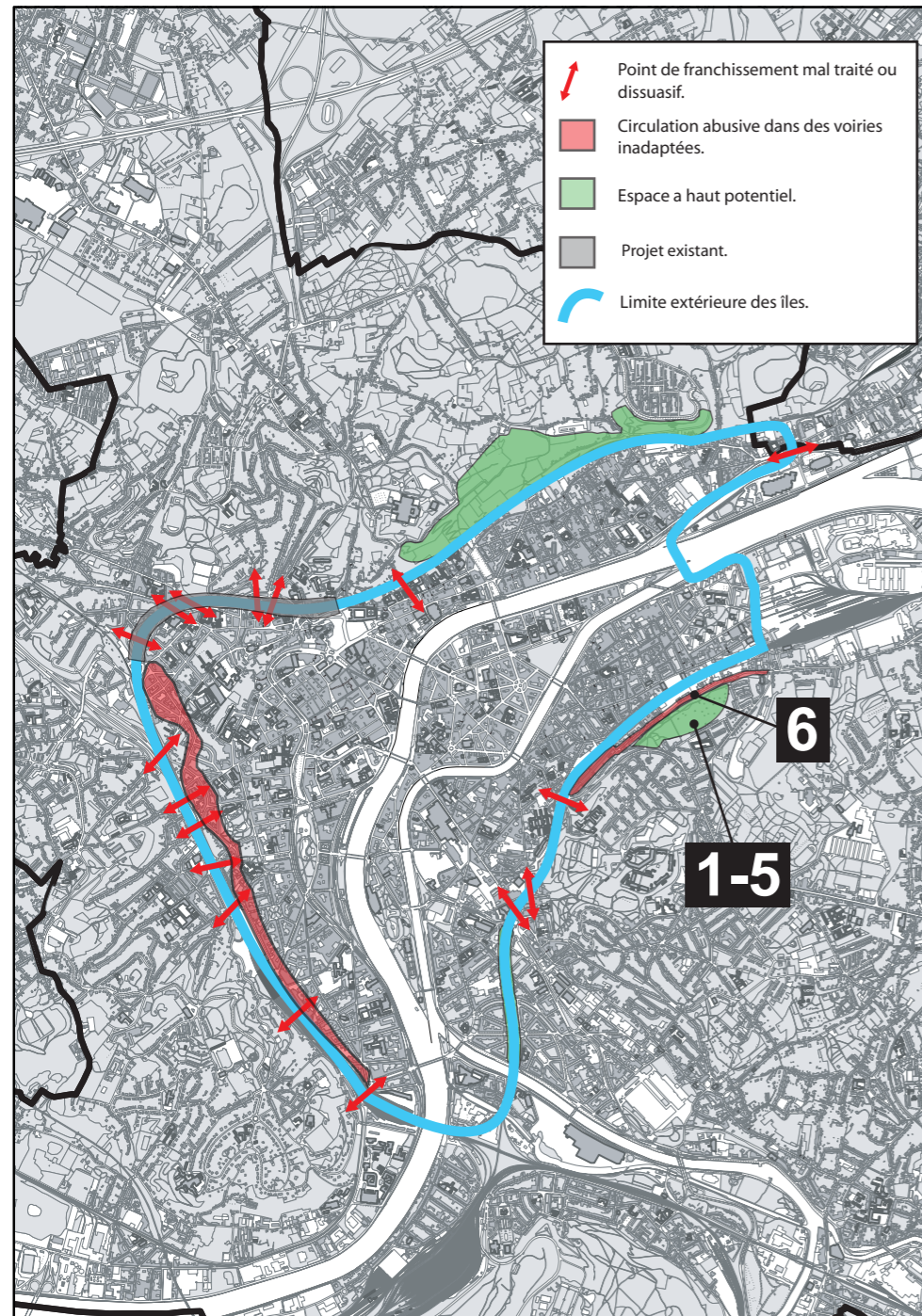
Le même problème se pose à la rue W. Churchill et aux rues qui la prolonge. La rue Moulan connaît cependant un autre problème typique des lisières puisque cette rue longe la voie de chemin de fer sur plusieurs centaines de mètres et est devenue un espace dégradé et peu convivial.

Des potentialités pas assez exploitées : l'exemple de Droixhe-Bressoux.



Ce genre d'espace (ici, entre le quartier de Trou Louette et la vallée de Liège), véritable trait d'union de verdure, constitue un des enjeux mportant du plan piéton puisqu'il permet aux marcheurs d'accéder aux quartiers de première couronne dans un environnement agréable.

Les remarques énoncées ci-après sont à étendre aux autres spécificités de la ville comme les rues en escalier, les ruelles, les quais...



De nombreux chemins existent et sont utilisés mais ne sont pas aménagés.



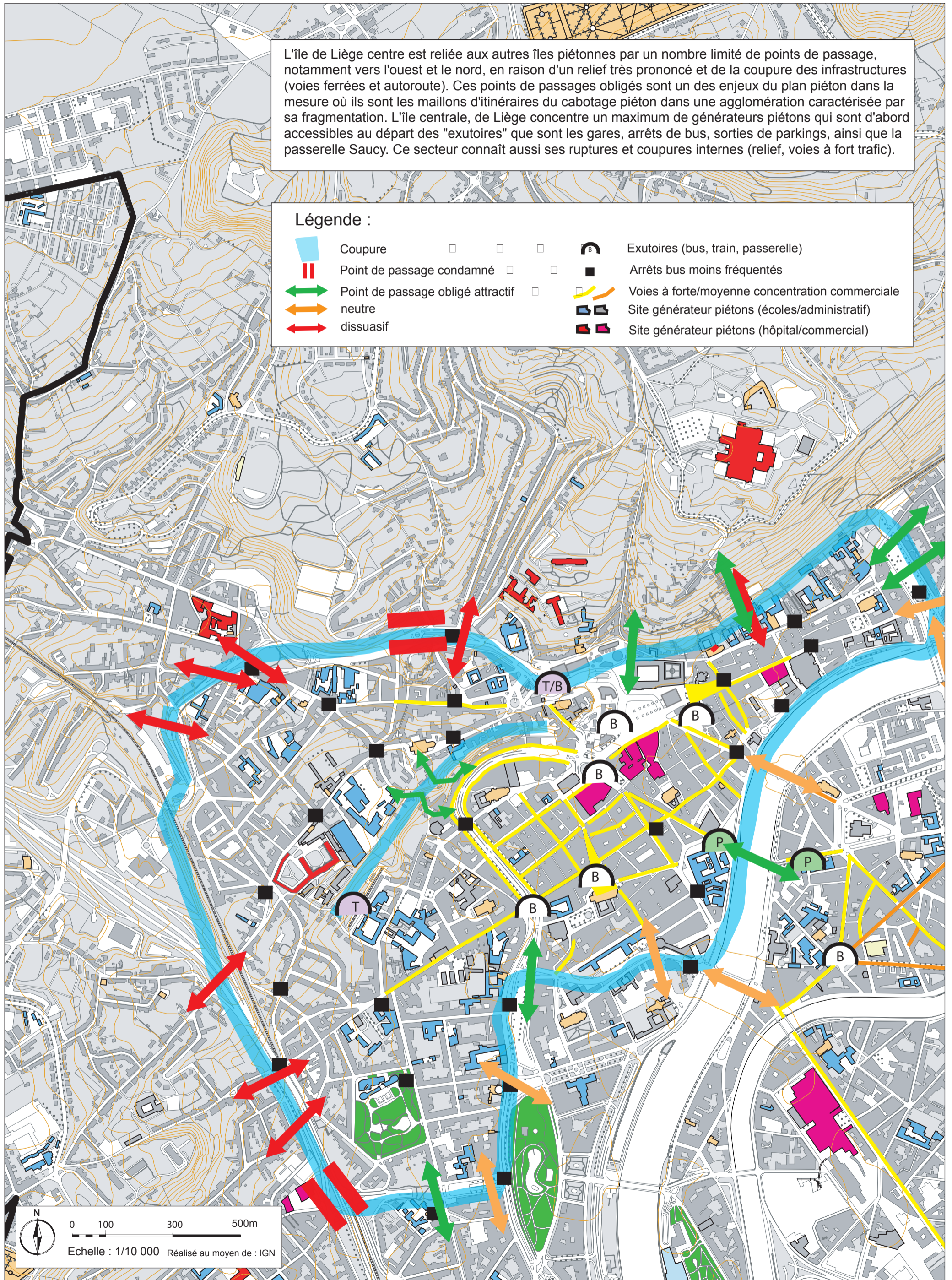
Avenue W. Churchill

La plupart de ces chemins débouchent sur une voie à grande vitesse, dépourvue d'aménagements pour le piéton.

L'île de Liège centre est reliée aux autres îles piétonnes par un nombre limité de points de passage, notamment vers l'ouest et le nord, en raison d'un relief très prononcé et de la coupure des infrastructures (voies ferrées et autoroute). Ces points de passages obligés sont un des enjeux du plan piéton dans la mesure où ils sont les maillons d'itinéraires du cabotage piéton dans une agglomération caractérisée par sa fragmentation. L'île centrale, de Liège concentre un maximum de générateurs piétons qui sont d'abord accessibles au départ des "exutoires" que sont les gares, arrêts de bus, sorties de parkings, ainsi que la passerelle Saucy. Ce secteur connaît aussi ses ruptures et coupures internes (relief, voies à fort trafic).

Légende :

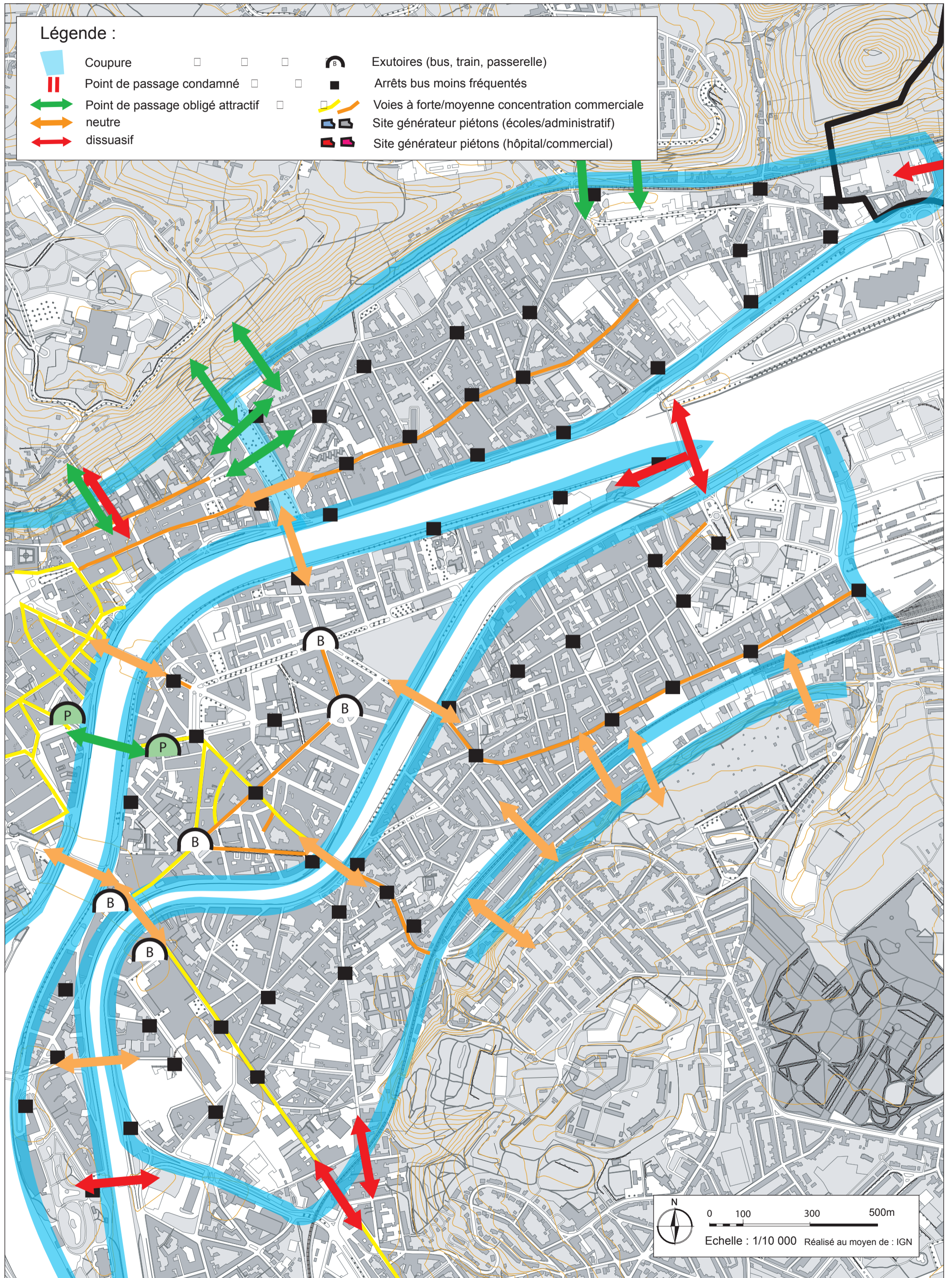
- | | | | | |
|--|-----------------------------------|--|--|---|
| | Coupure | | | Exutoires (bus, train, passerelle) |
| | Point de passage condamné | | | Arrêts bus moins fréquentés |
| | Point de passage obligé attractif | | | Voies à forte/moyenne concentration commerciale |
| | neutre | | | Site générateur piétons (écoles/administratif) |
| | dissuasif | | | Site générateur piétons (hôpital/commercial) |

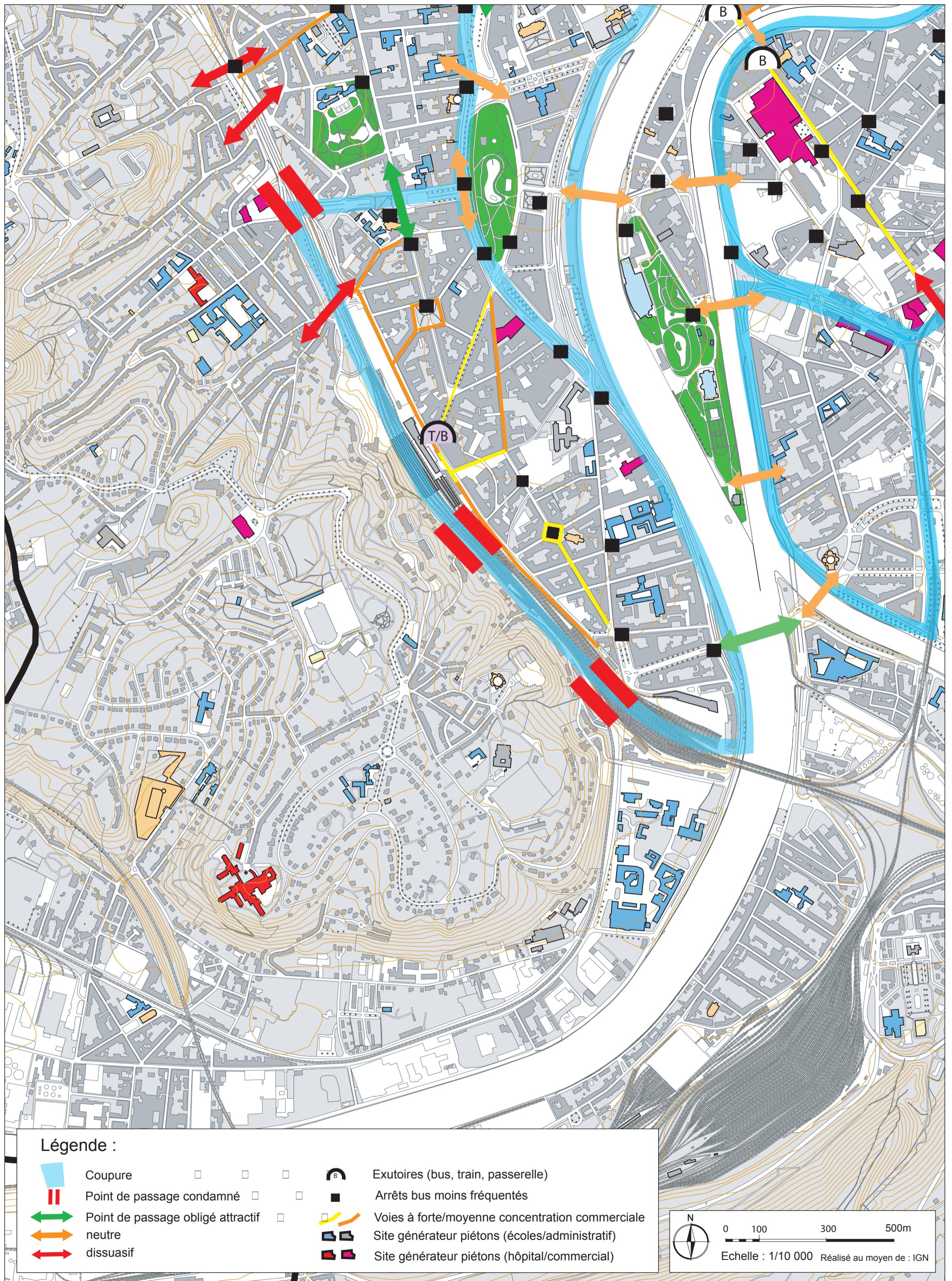


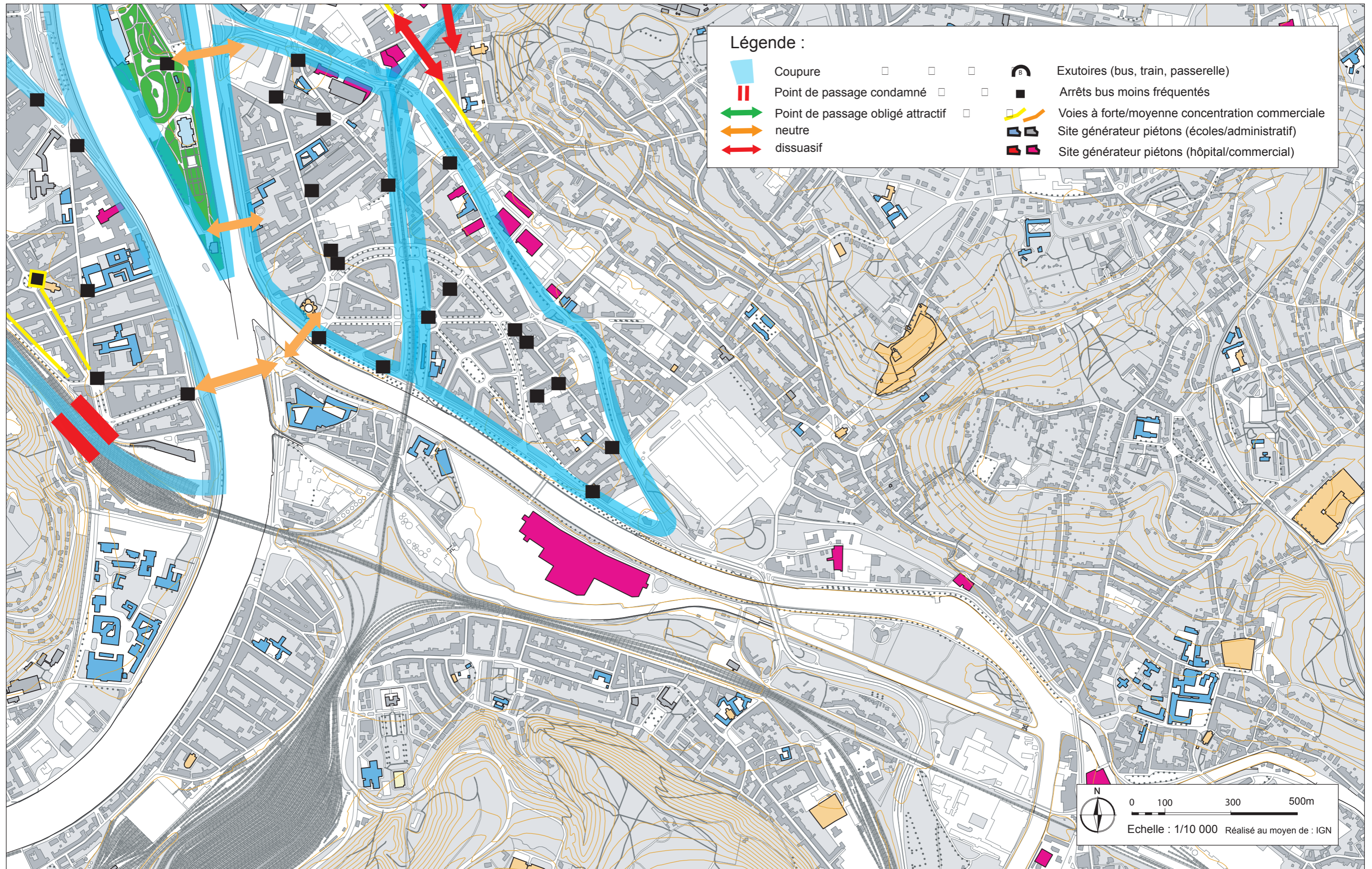
Coups et déplacements

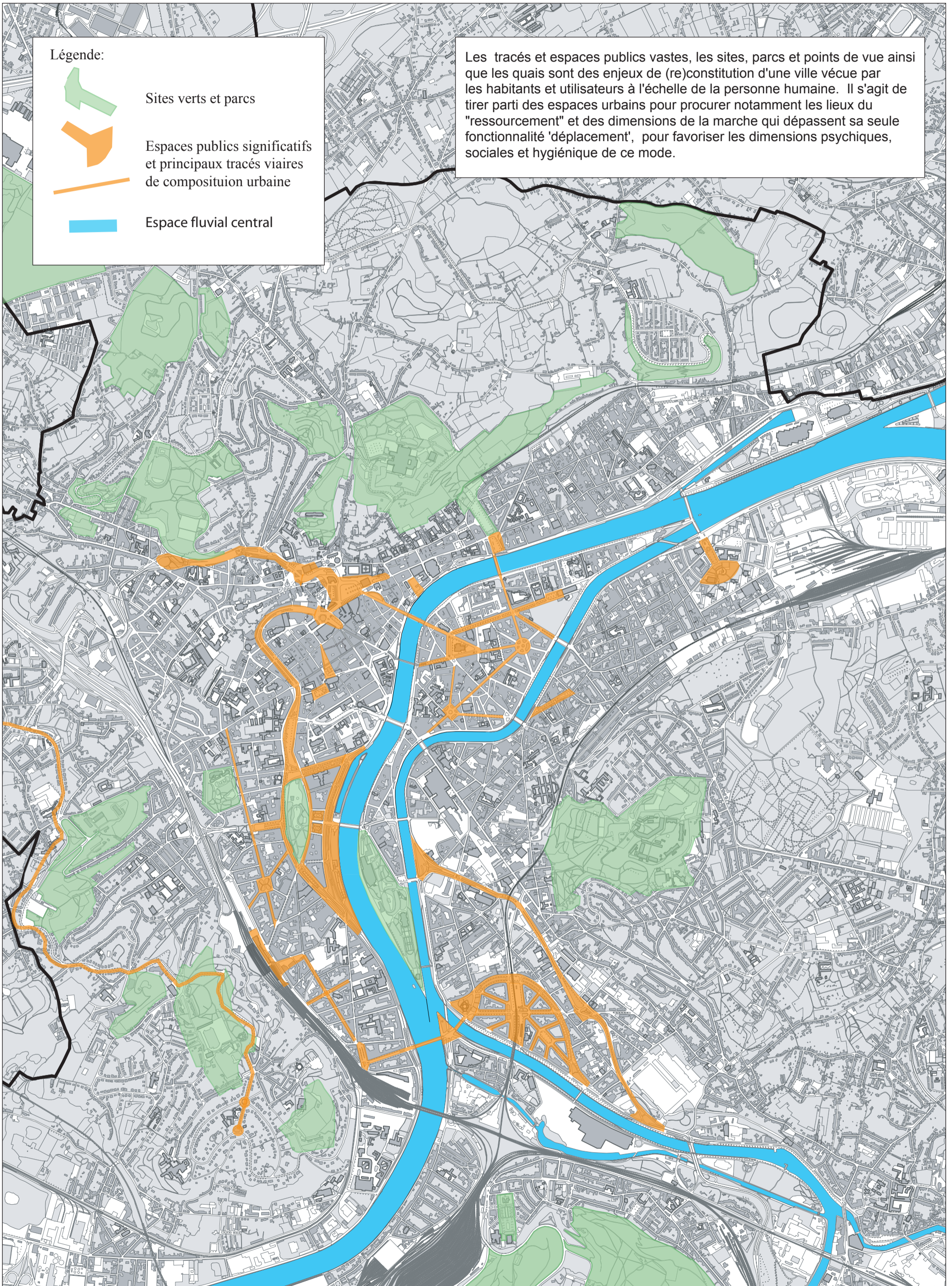
Liège Outre - Meuse

figure 10b












Légende:

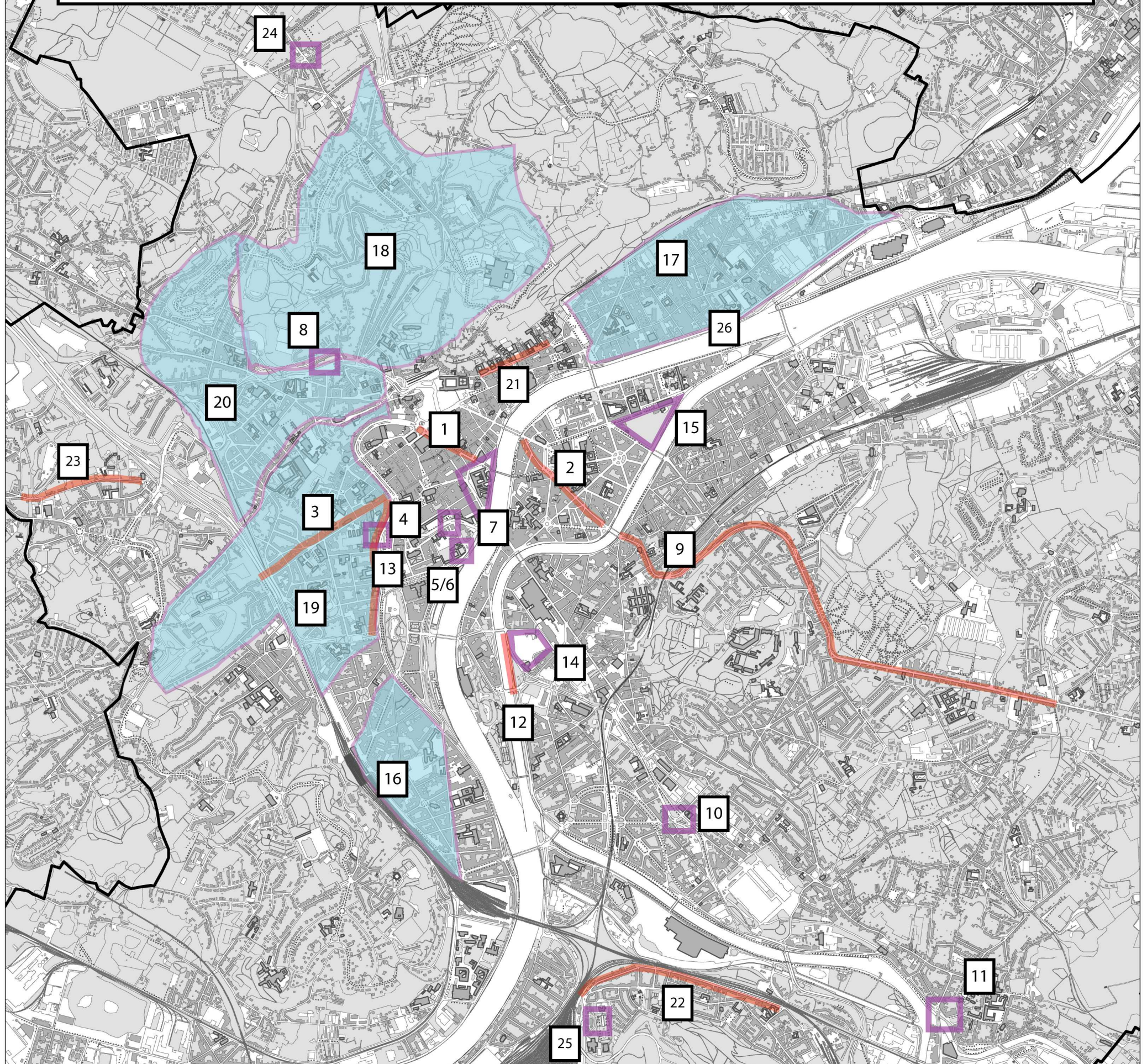
-  Sites verts et parcs
-  Espaces publics significatifs et principaux tracés viaires de composition urbaine
-  Espace fluvial central

Les tracés et espaces publics vastes, les sites, parcs et points de vue ainsi que les quais sont des enjeux de (re)constitution d'une ville vécue par les habitants et utilisateurs à l'échelle de la personne humaine. Il s'agit de tirer parti des espaces urbains pour procurer notamment les lieux du "ressourcement" et des dimensions de la marche qui dépassent sa seule fonctionnalité 'déplacement', pour favoriser les dimensions psychiques, sociales et hygiénique de ce mode.

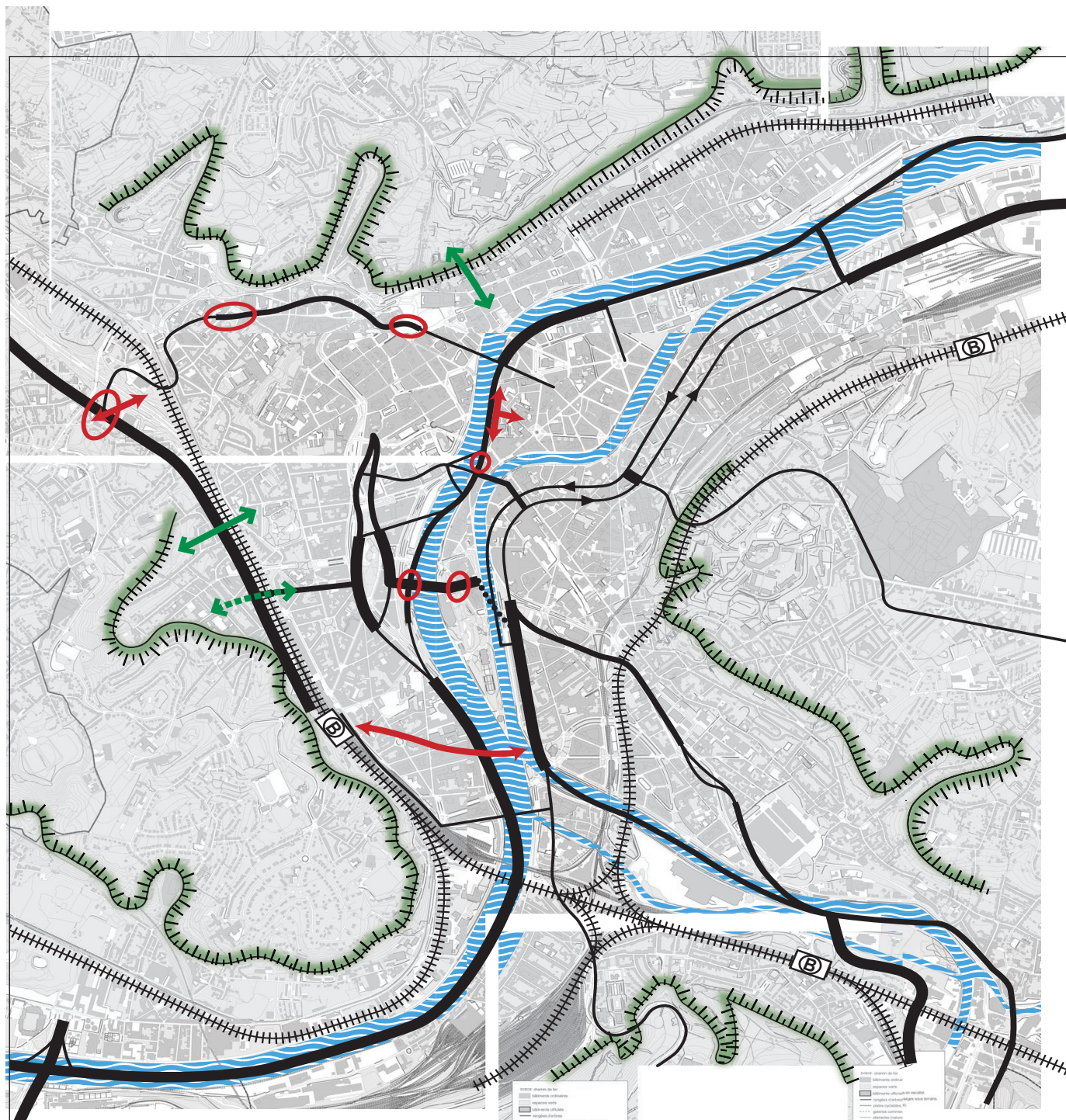
De nombreux projets en cours de réflexion ou d'élaboration, dont certains sont déjà au stade de l'exécution, seront l'occasion de mettre en pratique les principes proposés par le plan piéton de la Ville de Liège, de manière à ce que celui-ci produise des effets à court et moyen terme.

- | | |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Rue Léopold (SRWT-MET), travaux programmés. 2. Rue Puits-en-Sock : réflexion en cours. 3. Rue St-Gilles : réaménagement en trois phases. 4. Carrefour Avroy / Destenay, travaux. 5/6. Chiroux : carrefour à redessiner. 7. Cockerill-XX Août, quai : mise à double sens du quai, réaménagement des espaces publics. 8. Fontainebleau : station TEC en surface. 9. N3 : feux et sites propres TEC (SRWT, MET). 10. Place Ista : régulation des feux. 11. Chênée, place Willems, projet à l'étude. 12. Quai Mativa : réaménagement du quai (MET). 13. Boulevard d'Avroy : réaménagement par sections. | <ol style="list-style-type: none"> 14. Cité de l'audiovisuel au Langdoz ? 15. Projets à Bavière (sports, logements). 16. PCA Guillemins incluant réflexion espace public. 17. Plan de circulation du quartier St-Léonard. 18. Plan de circulation du quartier Ste-Walburge. 19. Plan de circulation du quartier St-Gilles. 20. Plan de circulation du quartier Ste-Marguerite. 21. Rue Hors - Château. 22. Rue Val - Benoît. 23. Rue de l'espérance. 24. Carrefour Visée Voie - Chée de Tongres. 25. Théâtre de Verdure (SRWT). 26. Quai St-Léonard. |
|---|---|

- + Itinéraires PMR (2004 / 2005).
- + Itinéraires Plan Communal des Itinéraires Cyclables (2004 / 2005).
- + Rénovation des escaliers (2004, cibles en cours de définition).






Principales coupures pour le piéton



Légende:





Coupures

-  relief
-  cours d'eau
-  voies chemin de fer

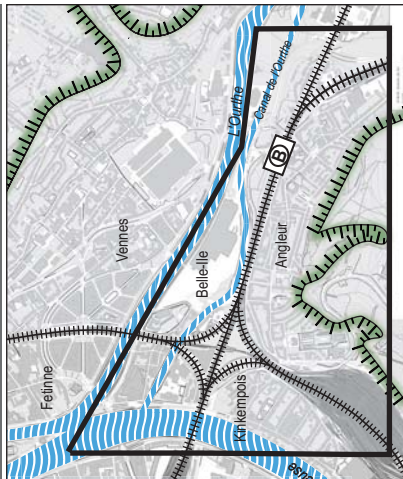
Voies TI

- 1 voie avec 10 000 Véh./j
- 2 voies avec + de 20 000 Véh./j
- 3 voies avec + de 15 000 Véh./j
- 2 voies avec + de 30 000 Véh./j
- 3 voies avec + de 25 000 Véh./j
- 4 voies avec + de 15 000 Véh./j
- 4 voies avec + de 35 000 Véh./j et > 4 voies

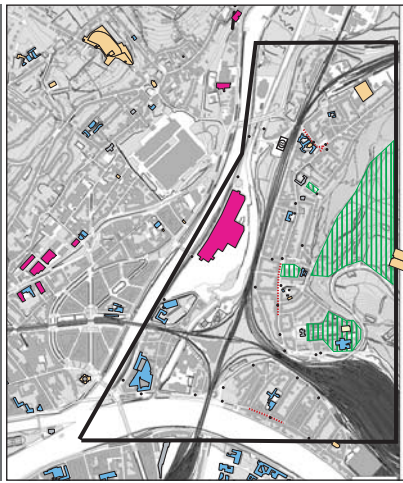
Analyse

-  liaison piétonne existante
-  liaison piétonne existante à améliorer
-  liaison piétonne manquante
-  carrefour difficile

1 Localisation et situation



2 Les générateurs piétons



3 Itinéraires de connexion



4 Les interventions



Caractéristiques

- Habitat
- Emplois
- Surface
- Infrastructures
- Distance par rapport au centre ville

Continuités piétonnes

- Existantes
- A améliorer : levée des obstacles majeurs
- A mettre en valeur
- Liaisons à créer

Barrières principales

- Localisation et types de barrières à l'intérieur du quartier et en liaison avec les quartiers voisins

Indications des connexions entre les générateurs piétons

- A l'intérieur du quartier
- Pour relier les quartiers voisins

Indication de l'ensemble des projets

- Localisation des projets et intégration dans le cadre des projets routiers, de développement urbain et d'aménagements spécifiques liés aux PMR, aux TEC ou autres

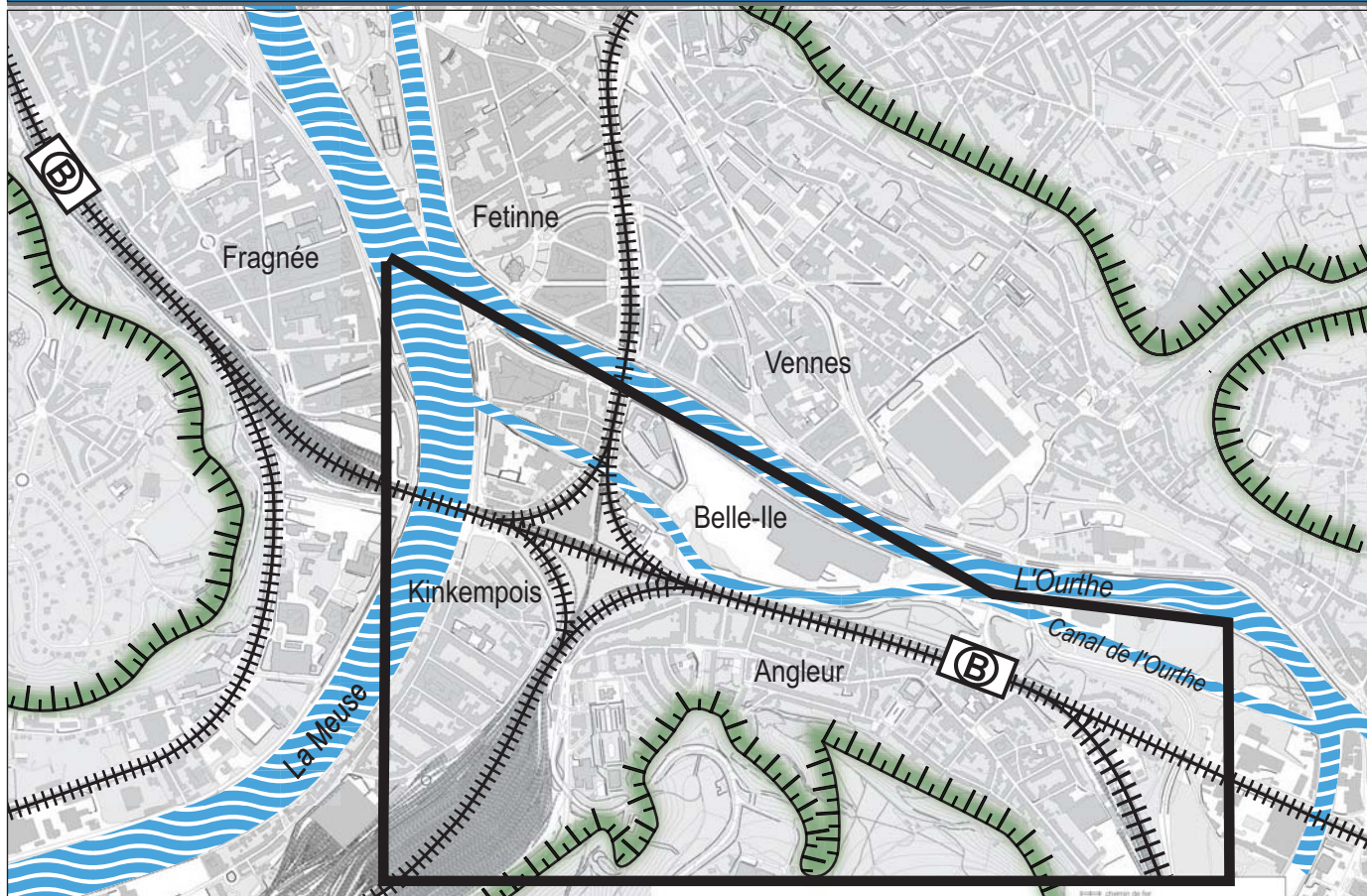
Définition des priorités et classement des projets

- Mesures prioritaires: indispensables pour la sécurité et réalisables à court terme
- Mesures secondaires : projets d'embellissement, structuration plus large du réseau

Etude de projets

- Justification et faisabilité de chaque projet proposé (projet de détails ne faisant pas l'objet de la phase 1 d'étude de mise en place du plan piéton)

QUARTIER ANGLEUR-KINKEMPOIS - Localisation



Caractéristiques

Quartiers situés au sud de la ville de Liège, enclavés entre la Meuse (Ouest), le canal de l'Ourthe, l'Ourthe (Nord) et les bois de St-Jacques (Sud)

- Habitat moyennement dense : environ 6'600 habitants
- Emplois : (à préciser)
- Scolaires : pôle scolaire d'environ 1'700 élèves (secondaire) et environ 700 élèves (primaire)
- Surface : env. 150 ha
- Infrastructures: infrastructure ferroviaire fortement présente et consommatrice d'espace : "échangeur" ferroviaire, gare de triage, gare voyageurs d'Angleur
- Distance par rapport au centre ville : entre 3 et 3,5 km en moyenne, selon une trajectoire directe correspondant plus ou moins au trajet de la Meuse

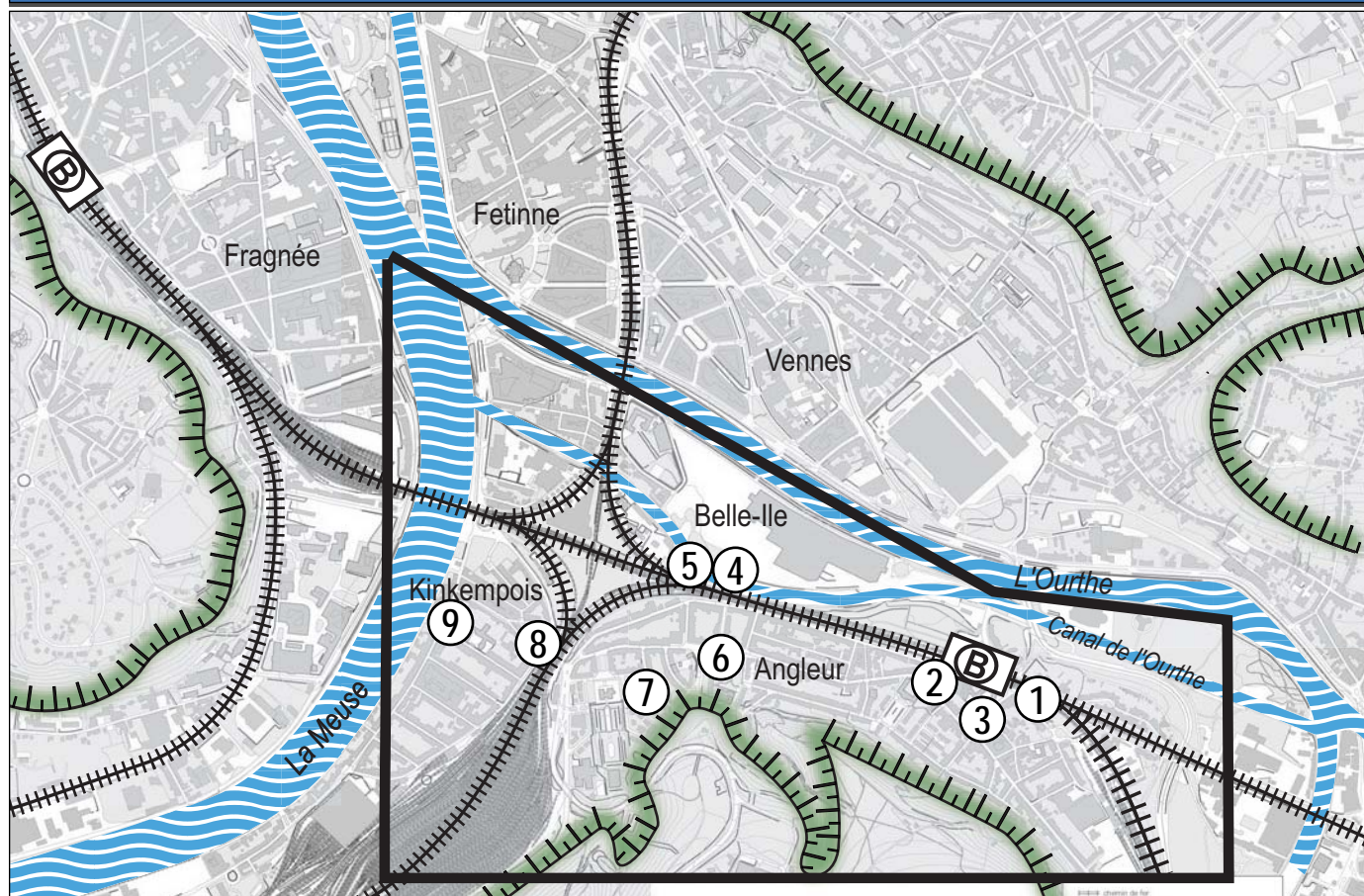
Barrières principales

- Les voies de chemin de fer
- Le canal de l'Ourthe et l'Ourthe
- Topographie au sud (bois de St-Jacques)

Continuités piétonnes

- Par rapport aux quartiers environnants :
 - La liaison entre Angleur et Belle-île, séparés par le canal de l'Ourthe, est assurée par deux traversées : par le sous-voie de la rue Vaussale et de la rue Dunant permettant de traverser les voies ferrées puis de prolonger la continuité par des ponts traversant le canal. Au-delà, la continuité de ces traversées se prolongent sur Vennes par des ponts traversant l'Ourthe
 - La liaison entre Angleur et Val-Benoît et Fragnée-Guillemins est difficile et ne peut s'effectuer que par le pont de Fragnée
- A l'intérieur du quartier
 - La rue Vaudrée, aménagée et modérée en faveur des piétons, assure l'essentiel des déplacements Est-Ouest à l'intérieur d'Angleur
 - Les rues Dunant et Vaussale se prolongeant de part et d'autre (vers les hauteurs du bois de St-Jacques au sud et vers l'Ourthe au Nord) sont les liaisons Nord-Sud principales
 - La rue de Renory puis le quai Wauters assurent la liaison Sud-Nord du secteur de Kinkempois situé côté Meuse
 - La liaison entre Angleur et Kinkempois (Ouest des voies et Est des voies de chemin de fer) se fait par l'unique passage de la rue Condroz empruntée par un trafic important

QUARTIER ANGLEUR-KINKEMPOIS - Localisation des photographies



Diagnostic photos Angleur



1. Angleur: Passage sous voie rue Vaussale : un des accès principal pour relier la gare, Belle île et la zone Vennes: les traversées piétonnes et les cheminements doivent être améliorés aux deux carrefours d'accès du sous voie et dans le passage.



2. Angleur: Rue du Val-Benoît: accès direct aux quais et à la gare d'Angleur, aménagement d'éléments de modération (stationnement alterné)



3. Angleur: Rue Vaussale: un des axes principal du quartier sur lequel se situent des écoles, l'église, quelques commerces et débouchant sur un carrefour de convergence-point de centralité du quartier (place-parking, commerces).

Cet axe est insuffisamment sécurisé : le trafic est relativement important avec un flux de camions non négligeable. A l'heure d'entrée, sortie des écoles, des traversées sauvages et du stationnement sur trottoir sont constatés, alors qu'un parking existe à proximité, sur la place. Cette situation renforce les conditions d'insécurité



4. Angleur: La liaison entre le quartier d'Angleur- Belle-île et au-delà Vennes est assurée par un cheminement piéton continu et traité. Le passage sous voie prolongé par une passerelle piétonne permet de franchir les obstacles du rail et du canal. Cette liaison principale se prolonge jusqu'à l'école au travers d'un petit parc.

Diagnostic photos Angleur et Kinkempois



5. Angleur: Traitement du cheminement piétonnier du canal de l'Ourthe avec cheminement généreux, en dehors du trafic



6. Angleur: Traitement du centre: rue Vaudrée aménagée avec des plateaux à chaque intersection



7. Angleur: Rue de quartier avec trafic de desserte calme, stationnement sur trottoir autorisé

















8. Kinkempois: Rue du Chêne : le secteur situé à l'Ouest des voies ferrées est moins bien traité et le trafic (sens unique) y est relativement important



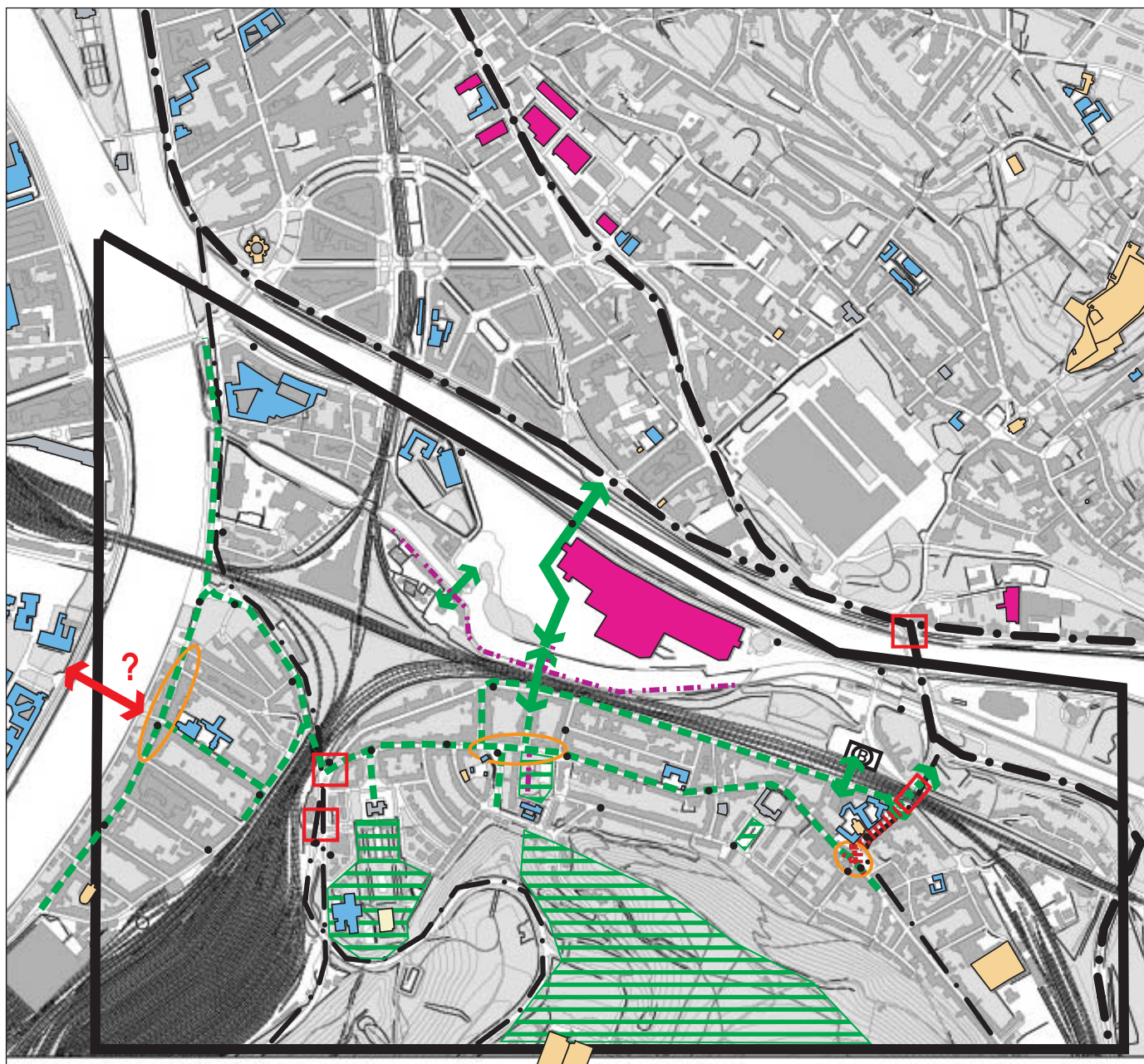
9. Kinkempois : Rue Renory : rue centrale avec commerces et cheminement d'accès à l'école

QUARTIER ANGLEUR-KINKEMPOIS - Pôles générateurs



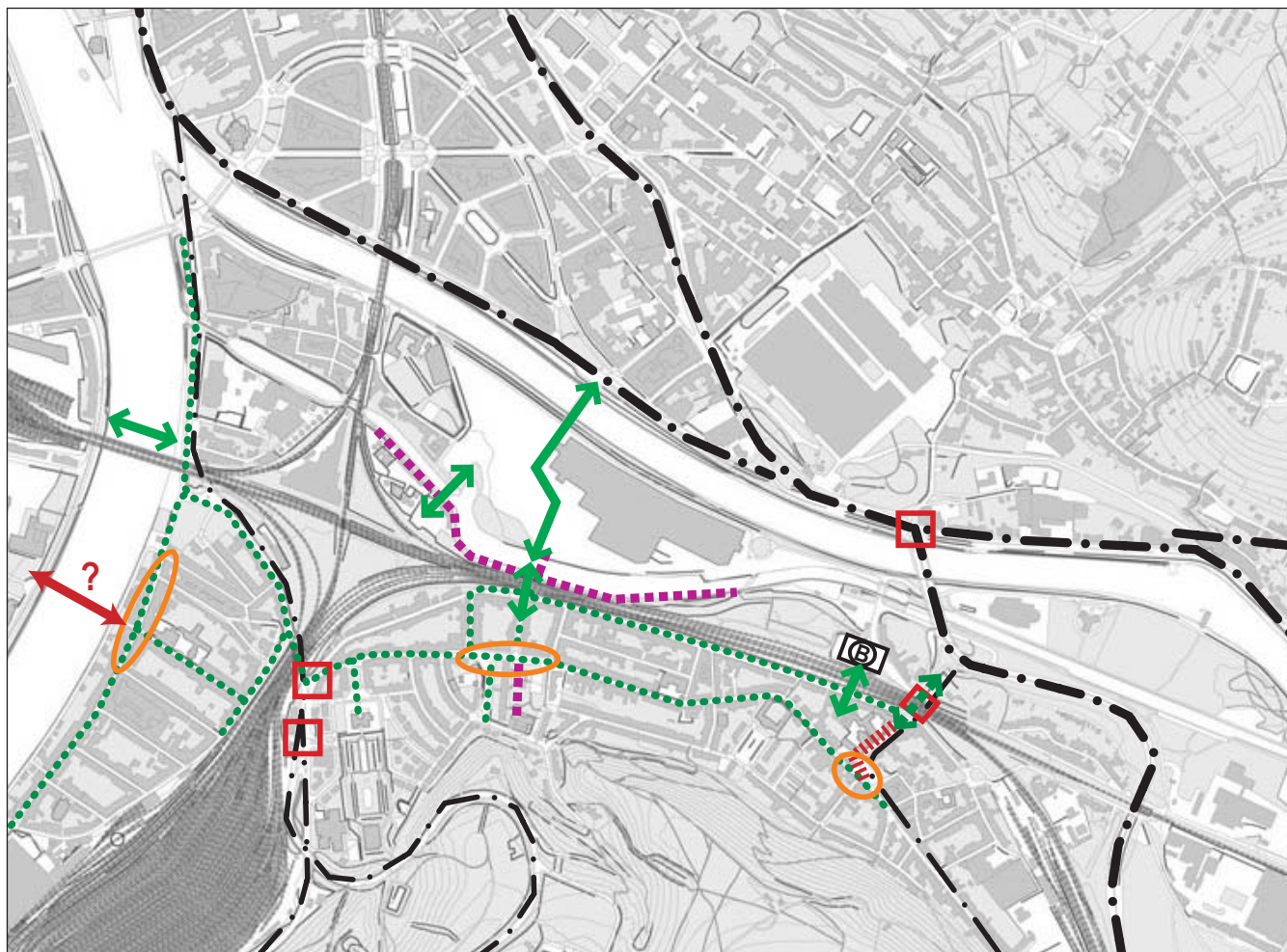
	<i>hôpitaux</i>		<i>bâtiment spécifique</i>
	<i>écoles</i>		<i>maison communale</i>
	<i>bâtiment commercial</i>		<i>caserne pompier</i>
	<i>bâtiment sportif</i>		<i>parc, square</i>
	<i>piscine</i>		<i>gare SNCB</i>
	<i>tribune</i>		<i>arrêt TEC</i>
	<i>bâtiment religieux et cimetière</i>		<i>rue commerçante</i>

QUARTIER ANGLEUR-KINKEMPOIS - Analyse des cheminements



- - - cheminements piétons principaux
- - - cheminements piétons en site propre
- ↔ liaison existante
- - - ↔ liaison à améliorer
- ↔ liaison manquante
- carrefour difficile
- centralité de quartier
- - - - - axe à modérer et à aménager
- } rues à fort trafic constituant des obstacles

Itinéraires de connexion



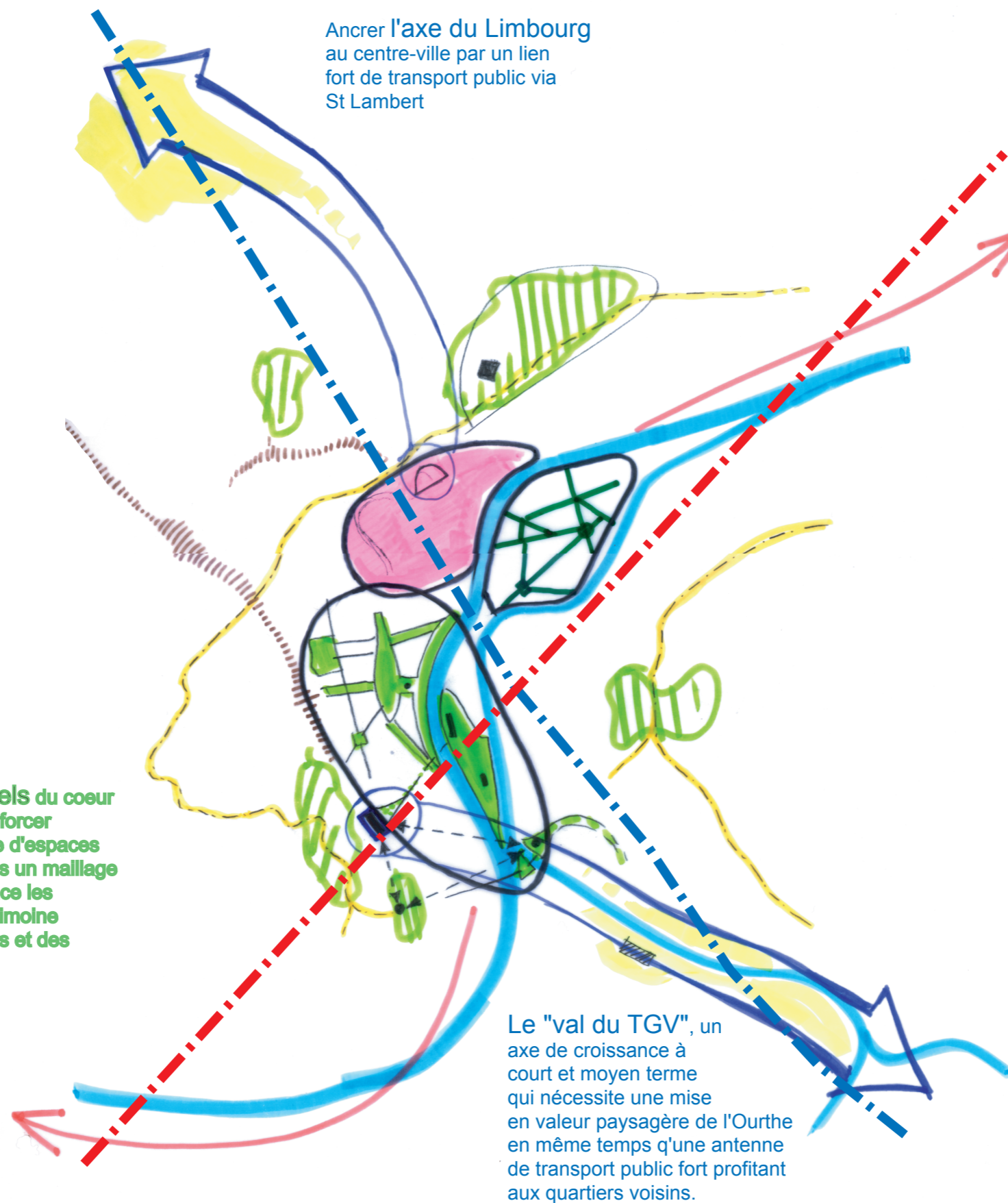
Légende:

- cheminements piétons principaux
- - - - - cheminements piétons en site propre
- ↔ liaison existante
- - - - - ↔ liaison à améliorer
- ↔ liaison manquante
- carrefour difficile
- centralité de quartier
- - - - - axe à modérer et à aménager
- . - } rues à fort trafic constituant des obstacles

Le coeur de l'agglomération de Liège

- en ses entités caractérisées du point de vue du promeneur et du piéton :
- la fourmière piétonne du centre historique et commercial, domaine de prédilection du piéton en recherche d'animation urbaine;
 - Outremeuse, quartier compact dont les tracés vastes et/ou droits sont la respiration paysagère de ses habitants. Leur valorisation est une création de richesse collective;
 - l'extension des quartiers résidentiels du 19ème siècle, caractérisée par son park-system créé autour du site fluvial. Ce secteur peut devenir plus encore un lieu de convergence à l'échelle de l'agglomération.

Les contreforts résidentiels du coeur de l'agglomération peuvent renforcer leur attractivité par l'émergence d'espaces verts structurants, insérés dans un maillage vert récréatif qui met en évidence les qualités du site et utilise le patrimoine des voies étroites, des escaliers et des points de vue.



Ancrer l'axe du Limbourg au centre-ville par un lien fort de transport public via St Lambert

La diagonale de la reconversion

La vallée de la Meuse en amont et en aval doit faire l'objet d'une transformation largement alimentée par les fonds publics. Cet effort portera logiquement sur l'image des sites et sur la mise à disposition des espaces à redévelopper. La base des infrastructures de déplacement, notamment par transport public, est déjà disponible.

La diagonale du développement

Deux secteurs s'indiquent pour tirer parti d'une dynamique de développement présente et potentielle, à la faveur de l'offre en espace et en accessibilité, associée à leur image positive :

- l'axe Ste Walburge - chaussée de Tongres;
- la vallée de l'Ourthe entre la gare TGV et Chênée

Dans ces secteurs, la dynamique immobilière précède la planification. L'investissement public ressortit à l'encadrement des dynamiques, avant tout l'équipement en infrastructures de transport public ainsi qu'un aménagement qualitatif du cadre, au profit des fonctions de séjour et des modes doux.

Le "val du TGV", un axe de croissance à court et moyen terme qui nécessite une mise en valeur paysagère de l'Ourthe en même temps qu'une antenne de transport public fort profitant aux quartiers voisins.

Etude du plan piéton de la ville de Liège

Janvier 2004



Document 1

Document 2

Document 3

Document 4

✓ schéma directeur



CARTE DU PIETON

INTRODUCTION

La carte s'adresse à la marche en tant que mode de déplacement d'un point à un autre. L'attention de l'aménagement porte sur 3 échelles :

- Les grands chemins, itinéraires au long cours ou collecteurs de déplacements limités ;
- Les raccourcis ;
- Les franchissements d'obstacles.

Il va de soi que tout piéton se choisit un itinéraire d'élection selon la forme physique, l'agrément, la rapidité etc. Les déplacements piétons ne peuvent faire l'objet d'une réelle hiérarchie du réseau, susceptible de modification arbitraire. Les "primaires" ou "collecteurs" que l'on peut dégager correspondent aux voies constitutrices de l'urbanisation, tandis que les gros flux piétons peuvent être très circonstanciés dans le temps et dans l'espace. Retracer sur un plan de la ville tous les trajets praticables ou utiles revient à tracer toutes les lignes de désir entre générateurs potentiels.

Les cartes de diagnostic ont mis en évidence :

- Les types variés de générateurs et leurs importances respectives ;
- Les coupures du territoire ;
- les potentialités du réseau des voies et de l'espace urbain ;
- les points importants d'interface piétons - transport public.

LES GRANDS CHEMINS

Le "grand chemin" est :

- Structurant de l'urbanisation ;
- Collecteur des trajets entre quartiers ;
- Support d'animation commerciale ;
- Lien direct entre pôles de l'agglomération.

Le caractère structurant provient de l'ancrage historique de la majorité des itinéraires identifiés. Il s'agit de chaussées et routes de liaison autour desquelles s'est constituée l'urbanisation. Le caractère structurant explique le rôle de collecteur, dans la mesure où les quartiers disposent de peu d'autres voies servant de lien commun. De même, l'animation commerciale s'est disposée en linéaire, au départ du centre-ville, ou par petits pôles autour des étoiles et carrefours.

Les "grands chemins" identifiés ont encore la mission d'être des liens directs et attractifs entre les pôles ou secteurs importants de la ville. Dans la dimension prospective, c'est leur première définition.

La numérotation est conçue dans un ordre logique urbain : une première série identifie les itinéraires radiaux (faubourgs vers centre), une deuxième série reprend les itinéraires transversaux ou périphériques. Un symbole de début du Grand Chemin marque l'endroit où la réflexion paraît pertinente dans une première phase conceptuelle, à savoir dans les limites approximatives d'un rayon piéton pertinent depuis le centre-ville, et encore dans les limites de la première couronne.

Dans la relation faubourgs - centre et entre les pôles de la vallée liégeoise, on identifie les grands chemins suivants.

Vers le centre-ville :

- 1 Par St Gilles
- 2 Par St Laurent
- 3 Par Ste Marguerite
- 4 Par Piérreuses - Ste Wallburge
- 5 Par Féronstrée
- 6 Par les Arches
- 7 Par Savey
- 8 Par les Chiroux
- 9 Par Avroy

Périphériques :

- 10 Guillemins - St Gilles
- 11 Guillemins- Boverie - Longdoz
- 12 Guillemins - Val Benoit-Scelssin
- 13 Guillemins - Grivegnée
- 14 Bressoux - St Léonard

L'identification des Grands Chemins postule que les piétons y recevront une attention particulière sur les aspects :

- Confort de la marche : libérer les trottoirs des obstacles, garantir des largeurs libres minimales, proposer des revêtements surs ;
- Rapidité : disposer des traversées protégées aussi droites que possible, dans une compatibilité avec les besoins de sécurité des personnes à mobilité réduite ;
- Attractivité visuelle de l'espace : les rues et places concernées sont embellies, à l'occasion, en tant que tracés structurants de la ville ;
- Animation des rues : favoriser l'animation commerciale et culturelle dans les constructions bordant les voiries considérées, saisir les occasions d'investissements immobiliers pour y intégrer un tracé piéton structurant.

LES RACCOURCIS

Le " raccourci " est :

- Itinéraire direct ;
- Rabattement vers un grand chemin.

Toutes autres mesures d'aménagement de l'espace public étant d'application, le raccourci importe avant tout comme ...raccourci, à savoir l'annulation d'un détour via une forme de franchissement. C'est ce franchissement qui amène à l'identification du raccourci dans la carte du Piéton. L'effort d'aménagement concerne donc le point de franchissement prioritairement au traitement de l'entièreté du linéaire identifié, par exemple, le passage sous un pont est à traiter en priorité par rapport à la totalité du chemin emprunté par le piéton.

Les principaux points de passage générant un ou des raccourcis sont les franchissements de la rampe ferroviaire des Guillemins et de l'autoroute E25.

Les itinéraires directs peuvent comporter une certaine difficulté ou des désagréments pérennes, en dépit de leur attractivité pour le piéton pressé. Il s'agit de cadres peu attractifs et peu améliorables à moyen terme, telle la rue Varin entre la gare des Guillemins et la place Leman, ou comportant une certaine pénibilité, tels les passages par des escaliers.

Il va de soi que les raccourcis sont destinés aux marcheurs valides lorsqu'il s'agit de gagner du temps par un tracé plus direct mais plus pénible. Toutefois, les raccourcis destinés à épargner de la peine en évitant les allongements de parcours, en tant que rabattement sur un Grand Chemin et en terrain plane, doivent être totalement adaptés aux PMR.

Plus encore que les Grands Chemins, dont ils sont le complément, les Raccourcis peuvent être utilisés par de véritables foules à des moments bien précis. C'est le cas des flux d'élèves qui rejoignent le centre-ville au départ des concentrations d'établissements scolaires des quartiers de faubourgs proches.

LES FRANCHISSEMENTS

Plus ponctuels que les raccourcis, leur signalement vise à attirer l'attention sur la nécessaire amélioration du confort, de la sécurité et de l'attractivité de points stratégiques de la circulation piétonne.

LES INTERFACES PIETONS-TRANSPORTS PUBLICS

Il s'agit de soigner particulièrement les liaisons et les abords des pôles de transport public où convergent des nombres significatifs de piétons, en situation de fait ou en projection :

- La gare des Guillemins ;
- La station de Jonfosse ;
- La future station St Léonard/Vivegnis ;
- La gare du Palais.

De plus, l'éclatement des terminus des lignes TEC entre 4 sites connectés par les trottoirs suppose d'améliorer encore la fluidité des passages entre terminus.

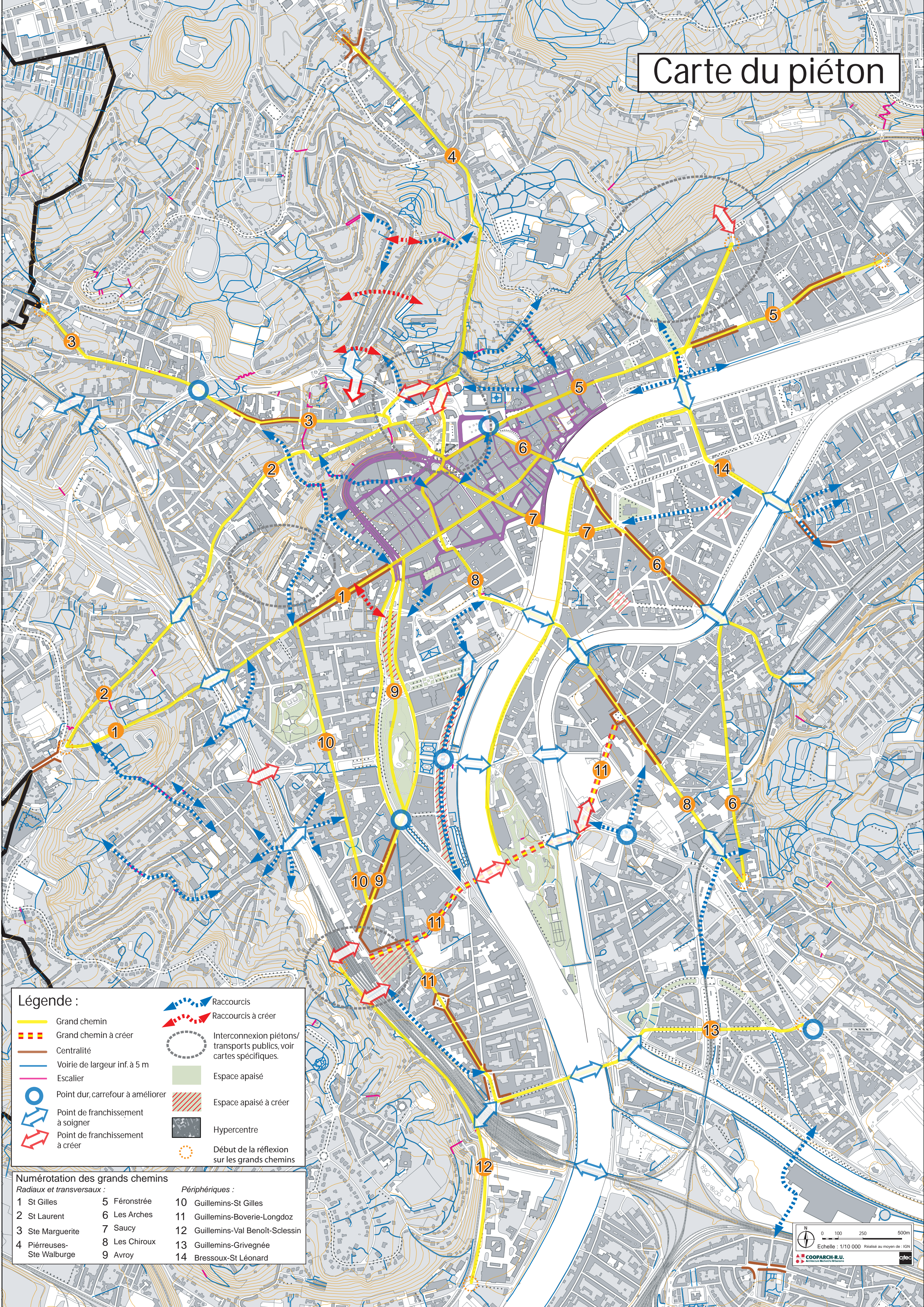
PROSPECTIVE

Dans les trois catégories retenues, la carte suggère des créations à termes variables, en fonction des opportunités :

- Un Grand Chemin Guillemins - Boverie - Longdoz ;
- Des raccourcis entre les rues Montagne Ste Walburge, Fond Pirette et de Campine, ou entre le bd d'Avroy et la rue St Gilles ;
- Les franchissements nécessaires, notamment entre Cointe et la gare des Guillemins ou entre la rue Ste Marie et le Laveu.

Une hypothèse de création d'une interface piéton - transport public s'y ajoute à la hauteur du parc J. Destrée, en alternative à la réouverture d'une station de Vivegnis, qui pourrait s'envisager couplée à un lien mécanique direct vers le plateau de la Citadelle.

Carte du piéton



Légende :

- Grand chemin
- Grand chemin à créer
- Centralité
- Voirie de largeur inf. à 5 m
- Escalier
- Point dur, carrefour à améliorer
- ⇄ Point de franchissement à soigner
- ⇄ Point de franchissement à créer
- ⇄ Raccourcis
- ⇄ Raccourcis à créer
- Interconnexion piétons/transports publics, voir cartes spécifiques.
- Espace apaisé
- Espace apaisé à créer
- Hypercentre
- Début de la réflexion sur les grands chemins

Numérotation des grands chemins

- | | | |
|----------------------------------|---------------|-----------------------------------|
| <i>Radiaux et transversaux :</i> | | <i>Périphériques :</i> |
| 1 St Gilles | 5 Féronstrée | 10 Guillemins-St Gilles |
| 2 St Laurent | 6 Les Arches | 11 Guillemins-Boverie-Longdoz |
| 3 Ste Marguerite | 7 Saucy | 12 Guillemins-Val Benoît-Sclessin |
| 4 Piérreuses-Ste Walburge | 8 Les Chiroux | 13 Guillemins-Grivegnée |
| | 9 Avroy | 14 Bressoux-St Léonard |

CARTE DU PROMENEUR

LA VISION EXPRIMEE PAR LA CARTE DU PROMENEUR

Si l'on admet que la marche, dans ses dimensions psychiques et récréatives, est une forme de respiration mentale de la personne, elle s'effectue préférentiellement dans des sites qui présentent des qualités d'apaisement et procurent une satisfaction visuelle. La satisfaction visuelle, c'est "le beau", c'est aussi "le curieux". Le portrait esthétique et sitologique de Liège servira donc de support au déploiement des promenades et itinéraires qui s'adressent au piéton comme promeneur. De ce fait, les sites visités offrent soit le calme (relatif), soit le spectacle. S'y propose une vision du territoire urbanisé où s'expriment les valeurs esthétiques et sitologiques comme repères de l'environnement quotidien des habitants et usagers. Cette vision devrait surgir à l'esprit lorsque ceux-ci se représentent la ville, parallèlement à la perception du territoire telle que vécue au volant d'un véhicule, celle de la hiérarchie routière.

QU'EST-CE-QU'UNE BELLE VILLE ?

À l'évidence, la définition du beau est variable d'une personne et d'une époque à l'autre. Il reste que, dans l'expérience de la parole qui en atteste concernant la ville, la notion du beau est de manière récurrente associée d'une façon ou d'une autre à la perception d'un paysage harmonieux ou encore à l'effet d'un ensemble. Le beau, s'agissant de la ville européenne comme moment culturel, s'est incarné dans la perception d'une forme d'unité à l'échelle d'un groupe de constructions ou à l'échelle d'une vue plus vaste. Il ne faut pas non plus exclure les jugements admiratifs à propos de compositions particulières ne recourant pas à l'unité ou à la régularité comme principe esthétique. La composition volontaire agençant les volumes d'une place publique, l'harmonie historique (à savoir culturelle) d'un centre ancien, les proportions et le jeu des matériaux d'un front bâti, la perception d'un paysage rehaussé d'interventions marquantes, tels sont les traits reconnus du beau urbain. La ville de Liège peut proposer à ses habitants et utilisateurs un certain nombre de sites où ces conditions existent toujours peu ou prou.

QU'EST-CE-QU'UNE BELLE AGGLOMERATION ?

Depuis le 19^{ème} siècle, quand les agglomérations urbaines se sont substituées aux villes compactes, les auteurs de la littérature urbanistique et architecturale se sont accordés sur le caractère chaotique, déstructuré ou morne des nouvelles extensions. L'espace urbain de l'ère industrielle a été produit de manière extensive. Dans le manteau de constructions qui couvre un vaste espace aux contours indécis, les bâtiments remarquables ne sont plus à l'échelle pour marquer et structurer le paysage urbain, même s'ils peuvent agir comme repères d'un moment de l'agglomération. Typiquement, les coupoles des basiliques de Fragnée et de Cointe, auxquelles s'ajoutera le signal de la nouvelle gare des Guillemins, agissent comme des cerbères monumentaux du détroit de l'entrée sud du cœur de l'agglomération liégeoise. Cet effet est accentué par le pont monumental de Fragnée. Mais de manière générale, la diversité des modes d'implantation, la variété des volumétries et matériaux s'impose. Toute intervention unificatrice semble vaine sur des espaces aussi vastes et aussi composites. La recherche du beau doit désormais se rapporter aux constituants propres à la ville moderne.

Les constituants de la "matière urbaine" moderne :

- La ville a un développement extensif. On en connaît le développement au moyen de trajets plus ou moins rapides. La connaissance qu'on en a ressemble à un **film** ou à plusieurs films ;
- Le **banal** est un des cadres possibles du bonheur pour une population qui n'est plus l'élite de l'ancien régime, ni le prolétariat industriel du 19^{ème} siècle ;
- Dans un espace extensif se manifestent des **points de focalisation** qui peuvent constituer des repères ;
- Les **éléments de liaison** structurants tels ouvrages routiers ou voies des transports publics façonnent des espaces et donnent lieu à des compositions spécifiques ;
- La variété des productions architecturales juxtapose les éléments sans rapports entre eux d'un pont de vue stylistique, mais il existe aussi la juxtaposition de **séries locales** homogènes au sens de la ville ancienne.

La ville moderne, de plus, est largement faite de "non lieux". Les objets qui la composent témoignent peu de l'histoire locale, des ressources régionales. Une rangée de villas, une artère de circulation, une gare ne dénotent que leur époque de construction, pas la région d'implantation ou le génie local. Ces objets pourraient, pris isolément, être situés dans n'importe quelle autre ville d'un même pays. Certaines productions sont volontairement identifiées à une échelle mondiale, tels les hôtels ou les restaurants de chaînes, ou se réfèrent à une typologie technique internationale, tels les aéroports ou les gares.

La catégorie des constituants de la ville moderne n'est pas close et on se gardera de prédéfinir ceux-ci in extenso. Sera considéré comme tel ce qui se réclamera d'en être. Cependant, les échelles anciennes, les associations de formes et de matériaux éprouvés conservent leur pertinence et pourront être recherchés le cas échéant d'un contexte s'y prêtant.

Peut-on travailler à une belle agglomération ?

À défaut de pouvoir prédéfinir pour l'agglomération les critères du beau, on peut s'appliquer à prendre acte de sa constitution et de traiter ses caractéristiques dans une recherche de qualité.

Par définition, on doit s'attacher à la perception de l'agglomération dans sa dimension spatiale et à la manifestation de ce qui la structure : faire sentir localement la participation à un organisme plus vaste, renforcer le sentiment de cohérence du plein (l'agglomération) face au vide (le milieu rural ou suburbain).

- Manifester les hiérarchies et la structuration en fractions qui s'assemblent ;
- Mise en valeur des axes qui la constituent et servent aux échanges ;
- Action sur les paysages en fonction des points de vue ;
- Mobilier urbain et équipement des voiries, en ce compris les "meubles mobiles" que sont les véhicules du transport public ;
- Mise en évidence des articulations et recherche de qualité pour les centres de quartiers ;
- Mise en évidence des réseaux ;
- Valorisation des lisières et des corniches.

CARTE DU PROMENEUR

CONCLUSIONS

Au final, l'habitant doit se sentir intégré dans un organisme qui est sa collectivité réelle, y percevoir les gradations et les logiques du passage entre centre et confins. Le jeu entre les secteurs de moindre ou forte densité est en soi un des enjeux de l'aménagement. L'agglomération offre plusieurs milieux urbains, plusieurs types de produit immobilier qui correspondent à des phases variables du parcours de vie (maisons unifamiliales, kots étudiants, appartements pour couples sans enfants...)

Les objets de la carte du promeneur seront donc :

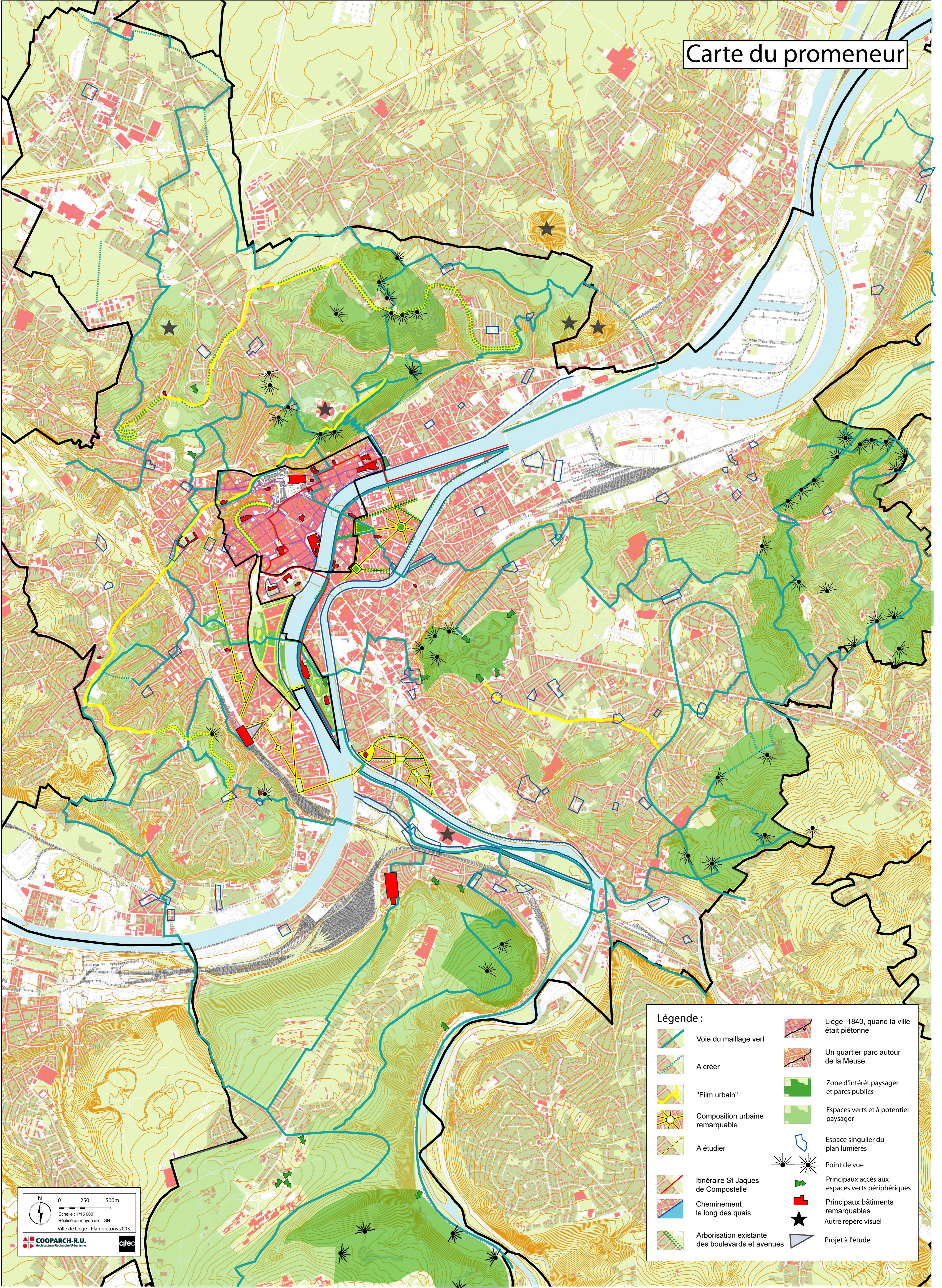
- Le **domaine où le piéton est roi** et où il est la mesure de l'espace, à savoir le centre historique. Localement, une centralité secondaire, un lieu de vie, joue ce rôle à l'échelle du quartier ou d'un versant d'agglomération ;
- Le **park-system central** de Liège en liaison avec le site fluvial, auquel s'ajoutent les quais de la Meuse, de l'Ourthe et de la Dérivation, qui ont une forte valeur de site ;
- Les **films** : les enfilades de voies où se succèdent des moments forts du site de Liège, structurants l'espace périphérique du centre.
 - la suite du bd Kleyer et de la rue St Laurent, continuée vers le plateau de la Citadelle jusqu'aux hauteurs du Thier à Liège ;
 - la suite des blds des hauteurs : blds César Thomson, Radoux, Philippet, des Hauteurs, Fosse Crahay, Hector Denis, Ernest Solvay ;
 - la suite des rues Henri Pirenne, de Belleflamme, Spireux et Malvaux. Cette suite est une liaison intéressante entre la Chartreuse et le RAVeL de la ligne 38, qui réunit des quartiers de seconde couronne imprégnés d'ensembles Art Déco relativement homogènes, donnant également des aperçus intéressants à l'occasion des variations du relief.

Il s'agit bien de la 'recollection' d'une série de moments forts au long d'un tracé collecteur qui fait sens, et associe ces moments forts au long de voiries lisibles en elle-même. Autour des tracés-films, des actions de mise en valeur patrimoniale et paysagères sont envisageables (promotion de promenades architecturales, restauration de points de vue, améliorations des trottoirs...)

- Les **points de vue** : probablement le point le plus recherché d'une promenade, l'antidote à l'omniprésence du non lieu dans la vie quotidienne ;

- Les **compositions** : des groupes de voies du tissu urbain où un ordre arbitraire est perceptible, qui guide des vues et crée une certaine transition entre le monumental et le banal. On y trouvera les repères et les séries locales d'un ordre urbain noyé dans l'agglomération ;
- Le **réseau des parcs et espaces d'apaisement** : un maillage des espaces verts à vocation récréative ou de valeur naturelle, et les enchaînements d'espaces ouverts significatifs. Ils sont la mise en valeur et la respiration des espaces de faubourg et des quartiers suburbains ;
- Les **voies du maillage vert piéton** : des sentiers de randonnées urbaines et suburbaines qui utilisent le patrimoine des escaliers, des voies étroites et/ou non carrossables, en ce compris le RAVeL et les itinéraires de grande randonnée ou les liaisons entre parcs et espaces du maillage des espaces verts. Ces tracés approprient les infrastructures de liaison déclassées, exemple du RAVeL, mais encore jouent à les contourner ou à s'en passer ;
- Les **"espaces singuliers"** mis en évidence dans l'étude du plan lumière de la Ville de Liège, repris là où ils ne se confondent pas avec les lieux et espaces déjà mis en évidence dans l'approche piétonne, principalement en première et seconde couronne. Les espaces singuliers sont des carrefours de quartiers, des entrées de parcs, des petites centralités locales qui maillent les quartiers périphériques et/ou résidentiels, méritant ainsi une mise en valeur par l'éclairage public. Pour ces mêmes raisons, ils sont repris dans la carte du Promeneur.

Carte du promeneur



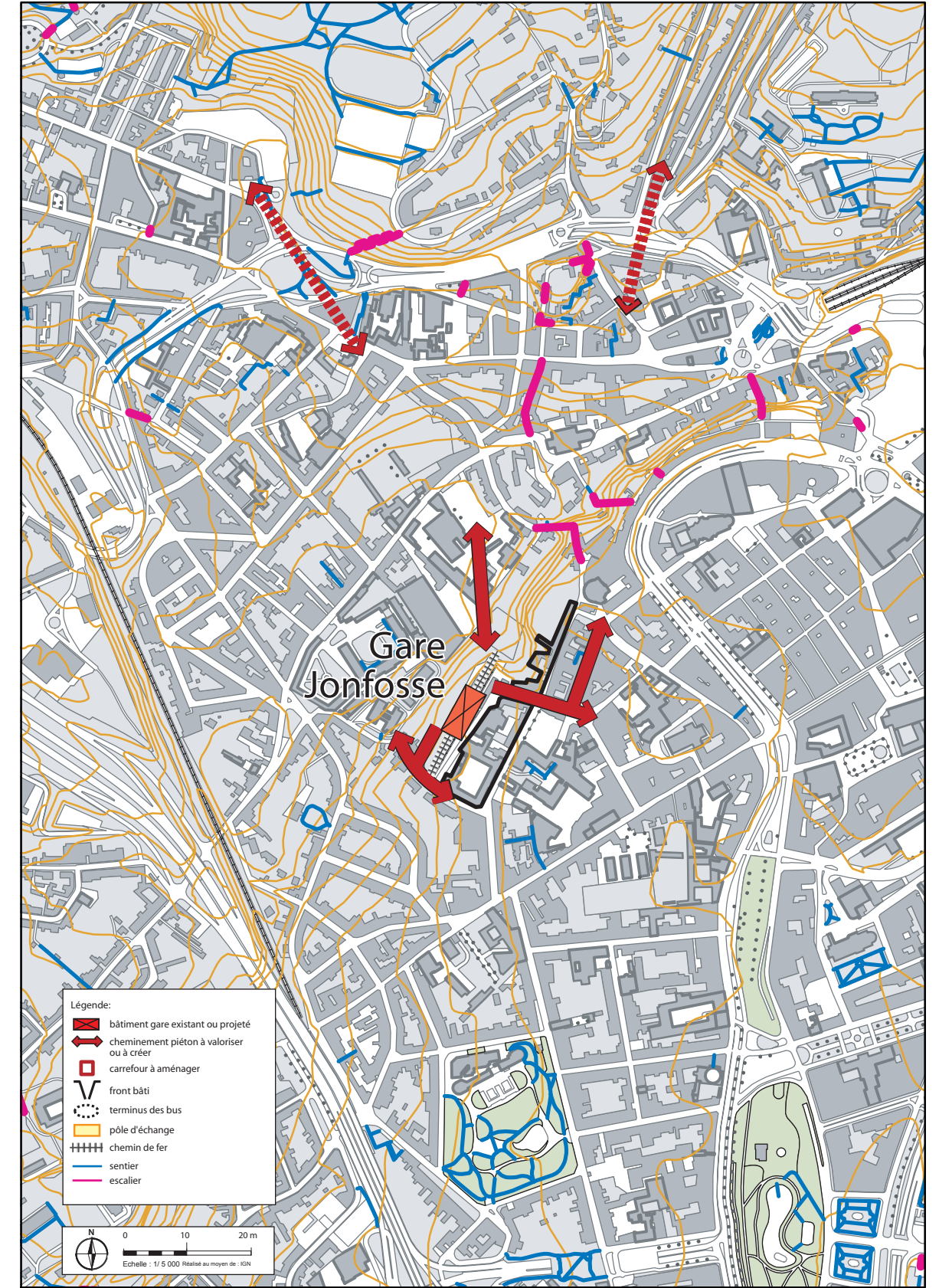
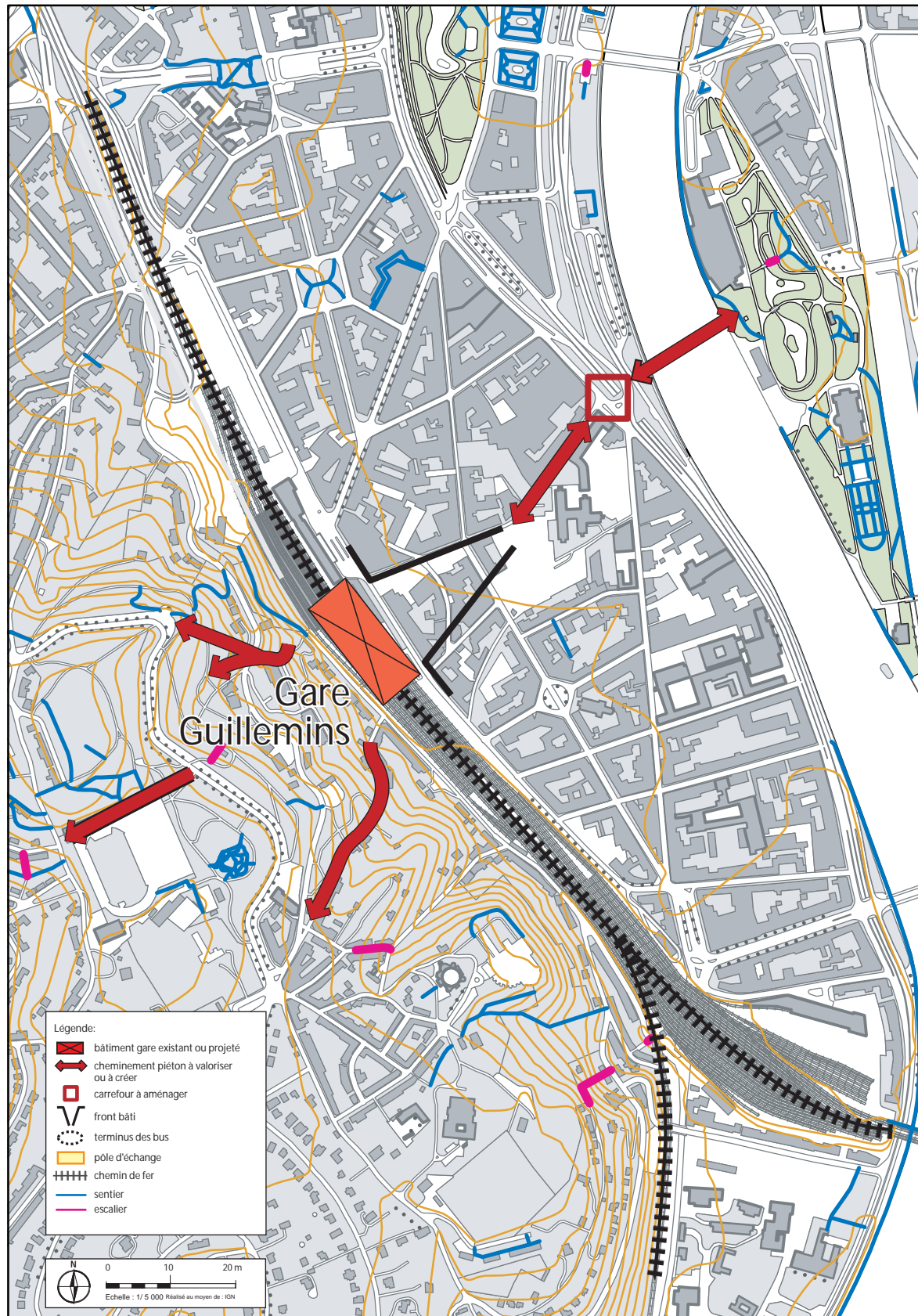
Légende :

	Voie du maillage vert		Liège 1840, quand la ville était piétonne
	A créer		Un quartier parc autour de la Meuse
	"Film urbain"		Zone d'intérêt paysager et parcs publics
	Composition urbaine remarquable		Espaces verts et à potentiel paysager
	A étudier		Espace singulier du plan lumières
	Itinéraire St Jacques de Compostelle		Point de vue
	Cheminement le long des quais		Principaux accès aux espaces verts périphériques
	Arborisation existante des boulevards et avenues		Principaux bâtiments remarquables
			Autre repère visuel
			Projet à l'étude

N
 0 250 500m
 Echelle : 1/15 000
 Réalisé au moyen de : IGN
 Ville de Liège - Plan piétons 2003.
 COOPARCH.R.U.
 Architecture Recherche Urbanisme
 citec

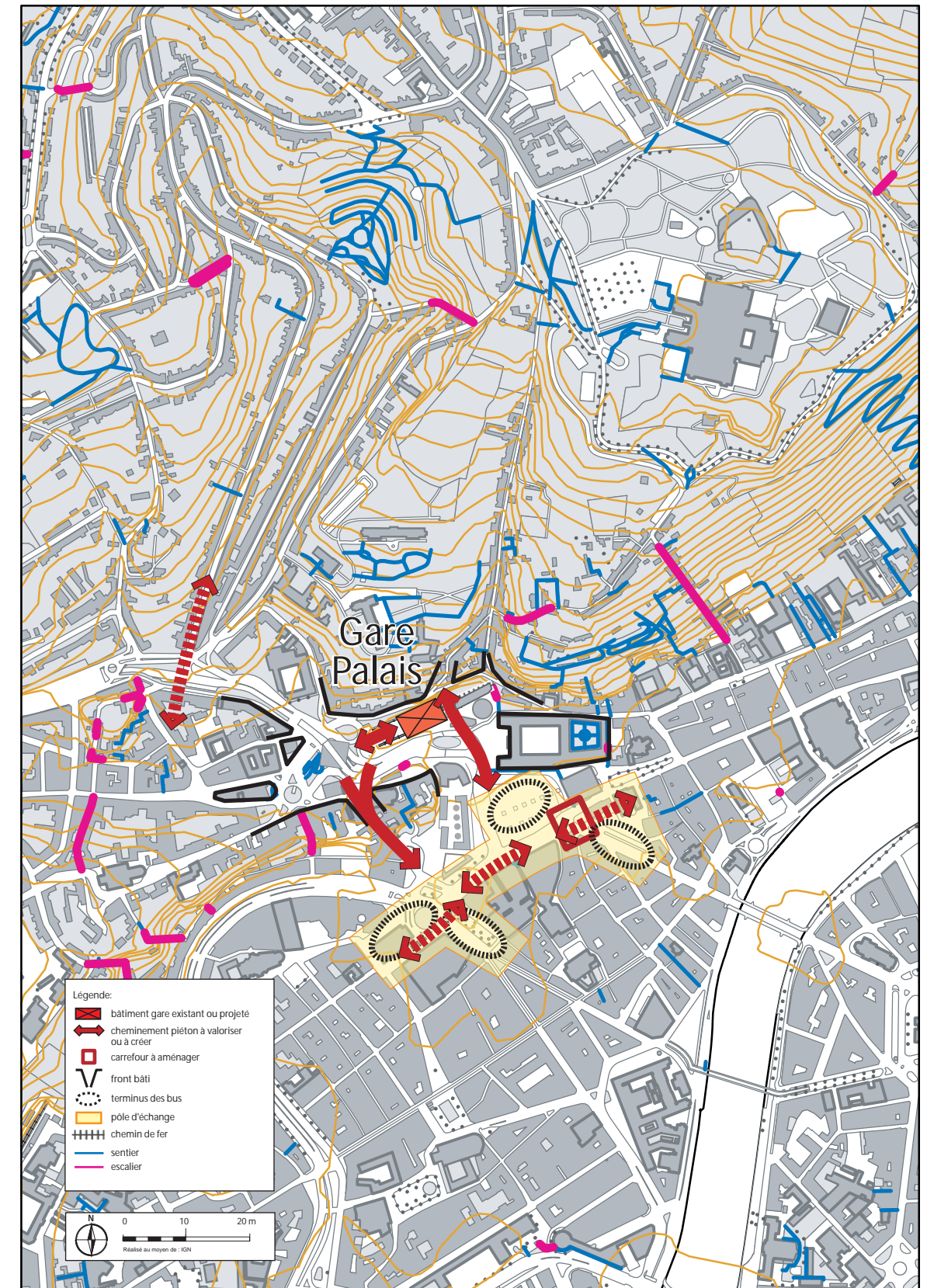
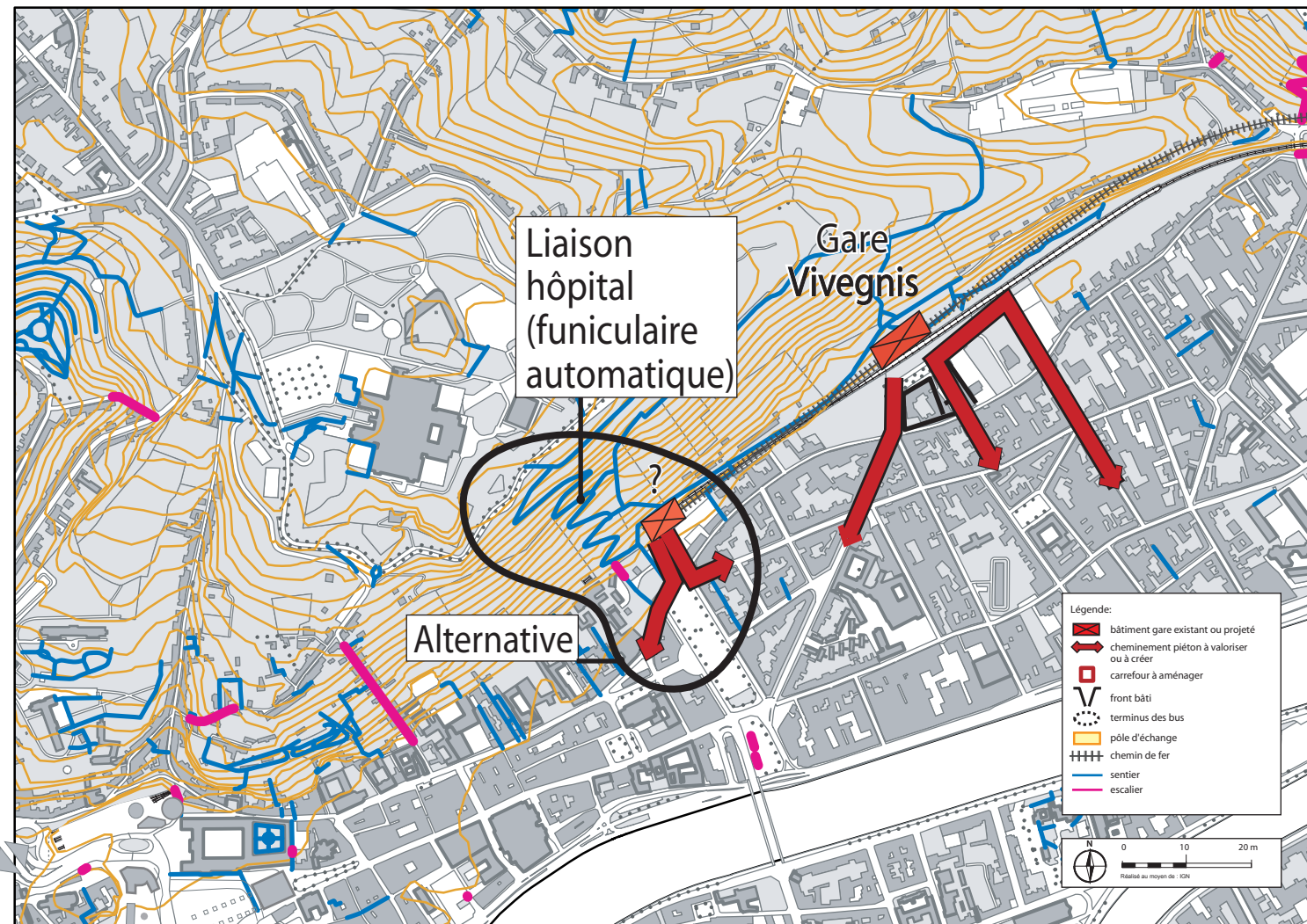
Complémentarité piétons - transports publics

Zoom 1 et 2 : Guillemins - Jonfosse



Complémentarité piétons - transports publics

Zoom 3 et 4 : Palais - Vivegnis



Etude du plan piéton de la ville de Liège

Janvier 2004



Document 1

Document 2

Document 3

Document 4

✓ Usage et pratique de la communication appliqués au plan piéton

✓ Plan directeur de communication



INTRODUCTION

Une réflexion cadre sur l'usage et la pratique de la communication appliquée au plan piéton de la ville de Liège

1. CONSTAT GÉNÉRAL

Qu'on le veuille ou non, la réalité urbaine est une forme particulière de communication. Non pas de par le fait que " tout est dans tout ", comme tout était politique il n'y a guère, mais de ce que, comme on l'a montré ci-dessus, le tissu urbain est riche d'une multitude d'informations qui alimentent et font vivre autant de messages sur la vie, le respect, la prétention, l'égoïsme, la richesse, la pauvreté, le mouvement, l'ancrage, la volonté, l'attention, des gens. La ville bruisse de sa communication implicite.

Toucher à l'urbain, comme entend le faire le plan piéton de la Liège, va donc aussi signifier, à travers ses diverses réalisations, émettre des faisceaux de nouveaux messages : communiquer de fait, dans les transformations de l'espace, dans les modifications de priorités etc. Cette communication implicite, s'ancre dans la problématique sensible de la mobilité urbaine. Dès lors, elle ne peut être que très investie par les habitants et les usagers de la ville.

Si cette communication implicite de la ville et de ses transformations n'est pas investie et prise en charge, elle risque :

- d'être le miroir projectif de diverses préoccupations des citoyens, la caisse de résonance de bien autres choses que la problématique piétonne liégeoise ou des déplacements intra urbains : on pense à l'insécurité urbaine ou même à toutes questions sans aucun rapport mais qui taraude les citoyens, comme l'emploi par exemple ;
- d'évoluer dans des sens divers sans vrai rapport avec les réalisations envisagées : dans une stigmatisation des chantiers et des actions, ou un questionnement sur leurs sens, une interrogation sur l'utilisation des finances publiques, ... ;
- de fragiliser, voire même susciter la contestation de diverses réalisations et actions, car c'est bien de la place du piéton dans la mobilité liégeoise qu'il est question. Les autres acteurs de la mobilité, pour leur part, ne se cantonnent pas en matière de communication à l'implicite de leur existence : le secteur automobile constitue probablement le premier annonceur publicitaire en Belgique. Ce n'est pas pour rien que la voiture reste de très loin le moyen de déplacement le plus utilisé et le préféré des Belges, à en croire les enquêtes nationales médiatisées.

L'environnement concurrentiel en matière de communication ne doit pas être négligé : son impact ne peut qu'être considérable.

2. LA COMMUNICATION DU PLAN PIÉTON

La mise en oeuvre d'une stratégie de communication autour de la réalisation du plan piéton de la Ville de Liège relève cependant moins d'une perspective défensive que d'une nécessité révélée par la société de l'information et d'une opportunité importante pour le maître d'ouvrage de ce plan.

En effet, le développement d'une communication du plan piéton, de ses réalisations et des potentialités nouvelles qu'il ouvre, permet de situer la Ville de Liège comme un émetteur actif, rompant ainsi avec sa fonction de simple communicateur implicite.

En s'engageant dans ce sens, la Ville se pose aussi comme interlocuteur de ses habitants et de ses usagers. Cette fonction peut d'ailleurs être renforcée par des mécanismes d'interactivité effectifs et réalistes selon les besoins et les attentes des citoyens.

Par ailleurs, il est évident qu'une telle communication permettrait de faciliter grandement l'intégration de l'ensemble des réalisations du plan dans le tissu liégeois et ses appropriations par les personnes.

INTRODUCTION

Une réflexion cadre sur l'usage et la pratique de la communication appliquée au plan piéton de la ville de Liège

3. STRATEGIE DE COMMUNICATION DU PLAN PIÉTON DE LA VILLE DE LIEGE

Construire la notoriété

Le plan et ses réalisations ne sont pas auto-communicantes pour le grand public or c'est à ce dernier qu'il est finalement destiné.

- Il s'agit dès lors de le communiquer avant sa mise en oeuvre effective (sans toutefois tomber dans la consultation populaire). Ce qui revient à fournir toutes les informations le concernant tant au niveau factuel que quant aux objectifs qui sont poursuivis à travers lui;
- Expliquer et faire connaître les réalisations (pas de chantier anonyme ; tous les chantiers sont repris sous l'ombrelle du plan piéton, ...), sur le terrain, dans le voisinage, dans la ville et l'agglomération;
- Faire connaître les réalisations achevées ; les inscrire dans le plan.

L'adoption du plan piéton

L'installation de cette notoriété peut se mesurer à travers une connaissance du plan, de ses réalisations, de leurs états d'avancement,... auprès de la population liégeoise. Mais aussi à travers une adoption concrète par celle-ci des réalisations : leurs utilisations, l'intérêt pour les chantiers à travers la présence autour de ceux-ci, leur acceptation par la population, la lecture de panneaux explicatifs, ...

Faire vivre le plan

Le plan en tant que tel et à travers toute une série de lieux spécifiques et caractéristiques qu'il comporte peut faire l'objet de communications particulières de différents ordres dont des événements. Le caractère récurrent d'une telle communication permet d'ancrer localement le plan à travers ses réalisations. Si, **la cible principale reste le grand public**, l'objectif de ce type de communication ne doit pas être la promotion de la marche comme mode de vie (objectif cependant légitime pour des publics ciblés). Des messages trop orientés sur la promotion de la marche risqueraient, en effet, d'être rejetés par de nombreux citoyens. Par contre, la communication peut s'en inspirer afin d'être dans le ton juste.

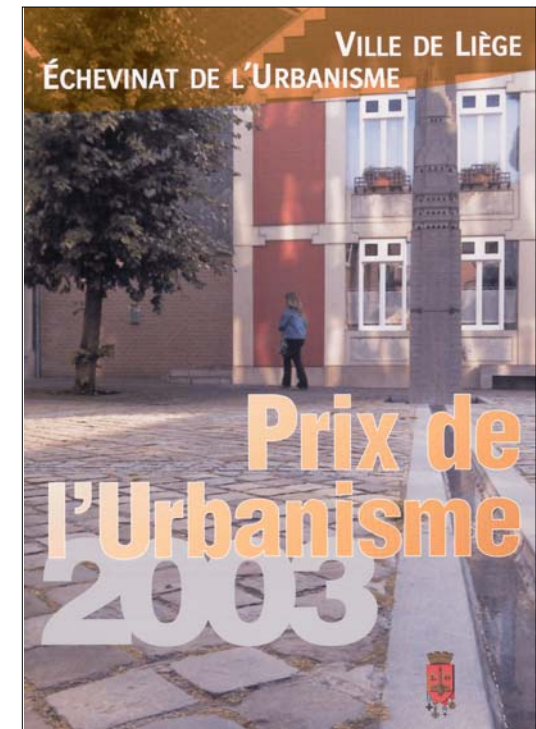
Entretenir la notoriété

A côté d'une communication de vitalisation du plan, la notoriété de celui-ci doit être entretenue au sein de l'agglomération tout entière. Cet entretien doit pouvoir se réaliser dans des démarches pluri-thématiques associant d'autres problématiques à celle du plan piéton : l'urbain, la mobilité, le travail, les relations sociales, la culture, la santé,...

Instrumenter la notoriété

La notoriété du plan peut aussi être répercutée dans la communication du maître de l'ouvrage, la Ville de Liège, dans le cadre de sa communication locale, régionale, nationale et internationale. Il est clair qu'à ces derniers niveaux, la spécificité piétonne, particulièrement mise en valeur dans la " carte du promeneur " trouvera à être exploitée.

La communication du plan piéton sera complètement aboutie lorsque toute communication de Liège comportera un rappel de la dimension piétonne. A ce stade, on ne parlera plus du plan piéton de Liège mais de Liège, ville où il fait bon vivre en tant que piéton.



INTRODUCTION

Une réflexion cadre sur l'usage et la pratique de la communication appliquée au plan piéton de la ville de Liège

3.1. La réalisation de la stratégie de communication du plan piéton

La réalisation d'une telle stratégie suppose des développements créatifs pour construire puis entretenir la notoriété du plan piéton.

L'auteur de projet du plan piéton est en mesure de prendre cette tâche en charge en partenariat avec des experts de communication; mais, en tout état de cause, elle doit être réalisée en très étroite collaboration avec la Ville de Liège.

Cela étant, quelques principes de base de la communication grand public sont à garder à l'esprit :

- au plus tôt la communication est entreprise au plus vite elle donne des résultats en termes de notoriété et de notoriété correcte : l'information exacte fournie tôt à partir de supports et de médias judicieusement choisis s'ancre vite et coupe court aux bruits et rumeurs divers ; une telle façon de faire permet de économies d'échelles très sensibles sur le plan des investissements de communication à moyen et long terme.
- une stratégie de communication est un processus et non une action ponctuelle : une seule campagne de communication, quelle que soit son importance, n'est pas en mesure d'installer et d'entretenir une vraie notoriété ; par ailleurs, sans être entretenue toute notoriété s'effrite, s'étiole et dégénère, quelle que soit son importance. Elle n'est jamais acquise.
- la communication doit évoluer, en contenu et en forme (les codes " installés " -couleurs, sigles, logos, emblèmes, personnages,... - restant évidemment inchangés) dans le temps afin de :
 - rester en prise avec son public ;
 - alimenter l'intérêt du public en lui permettant d'évoluer ;
 - aborder de façon cohérente différents thèmes sous-tendant la problématique piétonne (cf. document 1)
- les objectifs assignés à la communication doivent être clairement sérieux, en nombre limité et relever d'une pédagogie cohérente du grand public.

3.2. Le budget d'une telle stratégie de communication

Le coût de telles réalisations est très variable : il dépend

- des objectifs que l'annonceur poursuit,
- des publics qu'il veut toucher,
- des médias auxquels il veut avoir recours,
- des démarches qu'il estime devoir mettre en oeuvre,
- ...

Un exemple explicite

Pour être totalement concret, nous présentons ci-dessous l'exemple d'une campagne encore en cours dans les médias et sur des supports bruxellois.

Il s'agit de la campagne de publicité lancée par le Secrétariat Régional au Développement Urbain (SRDU) et destinée à faire connaître les réalisations de la Région de Bruxelles-Capitale, faites dans le cadre de sa politique de revitalisation de quartiers défavorisés. Elle a été confiée à l'agence Air.

Cette campagne a été et reste présente sur des médias bruxellois du 6 octobre 2003 jusqu'au 27 décembre à travers :

- des annonces dans la presse régionale " toutes boites ",
- des annonces dans la presse quotidienne (pages régionales de Bruxelles),
- des spots radio de 30 secondes,
- des spots télévisuels de 30 secondes,
- des spots télévisuels (institutionnels) de 3 minutes,
- des annonces dans les bulletins communaux (petit budget supplémentaire),
- des affiches sur les bus et dans le métro (petit budget supplémentaire).

Son objectif principal est d'attribuer différentes réalisations en matière de revitalisation de quartier à la Région de Bruxelles-Capitale et de faire connaître de cette façon sa politique des " contrats de quartiers " a de cette façon un impact indéniable sur le public bruxellois (appréciation très bonne de la campagne et notoriété en hausse de cette politique régionale).

L'utilité de pouvoir la prolonger et la faire vivre au-delà de ces trois premiers mois de présence médiatique est évidente : capitaliser mieux la notoriété acquise et l'amplifier.

Il serait faux de réduire la communication envisagée à la seule publicité. Si cette dernière en est à coup sûr la manifestation la plus visible -par définition !!- elle n'en est pas la seule composante, loin s'en faut.

Les relations publiques, de tous ordres, font partie de l'arsenal du communicateur, en particulier en direction de la presse et des médias, de même que le " marketing direct " et les contacts personnalisés ou ciblés, les événements tant festifs que culturels ou scientifiques, ...

Un budget à la mesure de l'ambition que le maître d'œuvre du plan piéton de la Ville de Liège a en matière de communication d'une telle réalisation devrait donc être prévu. Il doit être cohérent avec les objectifs qu'il doit servir, pour permettre une efficacité réelle et s'inscrire dans la continuité plutôt que dans l'action ponctuelle.

INTRODUCTION

Une réflexion cadre sur l'usage et la pratique de la communication appliquée au plan piéton de la ville de Liège

L'utilisation d'un budget " communication Plan Piéton" de 40 000 Euro (20 000 en 2004 et 20 000 en 2005)

Ce budget est un premier investissement que la ville réalise aux fins de la communication du " plan piéton ".

Il doit être consacré à la mise en place du processus devant prendre place et se dérouler sur plusieurs années. Une politique de communication se construit à moyens et longs termes et certainement pas à travers des actions ponctuelles isolées ; celle inhérente au plan piéton, qui est aussi celle, plus globale, de la Ville de Liège, doit se développer sur le terrain, hautement concurrentiel en cette matière, de la mobilité.

Nous préconisons de consacrer les budgets de 2004 et 2005 à deux axes de travail prioritaires :

- l'élaboration d'une stratégie de communication spécifique
- la mise en place du processus de communication du plan piéton.

1- *Elaboration d'une stratégie de communication pour le plan piéton*

Cette phase doit permettre de définir précisément :

- les objectifs à atteindre par la communication à développer,
- le rythme attendu pour la réalisation de ces objectifs,
- les axes créatifs qui seront créés, développés et poursuivis,
- les moyens de communication à mettre en oeuvre,
- les budgets à prévoir et les moyens de obtenir.

2- *La mise en place du processus de communication du plan piéton*

- **Etude représentative** du vécu du public liégeois en matière de mobilité. Cette étude qualitative, complémentaire aux mesures existantes, devrait réunir les données concernant :
 - la satisfaction de la population en matière de mobilité en général,
 - sa satisfaction en matière de déplacements dans la ville,
 - ses attentes en matière de mobilité et de déplacements dans la ville,

- sa connaissance de projets communaux en général, de ceux concernant la mobilité et le plan piéton en particulier,

- ...

Cette étude fournira les éléments nécessaires à l'établissement d'un Bilan de la mobilité vécue de Liège. Ce bilan dressé initialement au développement de la politique de communication en fournira aussi un instrument fondamental de son évaluation.

- **Conférence de presse** de la Ville de Liège pour

- rendre public le Bilan de la mobilité vécue de Liège ;
- annonce de la mise en oeuvre du plan piéton et de ses objectifs ;
- annonce et rappel des différentes politiques de la Ville en matière de stimulation commerciale, d'environnement et de tourisme.

Le dossier de presse fait état des arguments généraux de la gestion urbaine en Europe mais se situe clairement dans une perspective " complément voiture " plutôt que " anti-voiture ".

La publicité du Bilan de la mobilité, en renvoyant à la population, via la presse, l'image de son vécu, inscrit cette politique de communication dans une logique d'interactivité qui doit être poursuivie et amplifiée largement : elle doit en être une des spécificités.

- **Relations publiques** prolongeant la conférence de presse et destiné à faire connaître en détail l'ambition du plan piéton, en direction de

- la presse : personnalisation des contacts et collaboration à des dossiers pour les différents médias ;
- les décideurs publics et responsables d'administrations ;
- des responsables d'associations diverses ;
- des entrepreneurs privés : grande distribution, commerces en particulier, ...

Cette dimension du travail, outre son impact de communication, pourrait également apporter des solutions partielles au financement de cette politique particulière à travers des opportunités de

soutien financier de différents interlocuteurs pouvant s'avérer être des partenaires dans ce domaine

- **Première évaluation** de la stratégie de communication élaborée.

PLAN DIRECTEUR DE COMMUNICATION

Quelques pistes de promotion de la marche à pied

1. COMMUNICATION SUR LES OBJETS DU PLAN PIETON DE LIEGE

1.1. Base à communiquer

A Liège, certaines thématiques doivent être plus spécifiquement utilisés comme base et enjeu du plan piéton :

- Les grands chemins
- Les raccourcis
- Les infrastructures projetées
- L'accessibilité piétonne aux gares
- Les traversées et franchissements (des courts d'eaux, des voies de chemin de fer et des routes importantes)
- Les voies vertes (le maillage vert piéton)
- Les éléments patrimoniaux (vues, sites, escaliers...)

1.2. Exemples d'actions et de manifestations

- **Circuits naturels, culturels et poétiques** : des itinéraires thématiques utilisant les ressources de Liège (espaces verts, thème sur les fleurs, les oiseaux, les poètes, les musiciens...) au long des voies du maillage vert balisées dans le plan piéton.
- **Promenades philosophiques** : un groupe de personnes effectue une promenade " socratique " autour d'un animateur philosophe, dans un environnement apaisé. La promenade peut donner lieu à un enregistrement vidéo en vue d'une diffusion sur la télévision locale.
Il s'agit de manifester la dimension sociale et intellectuelle de la marche, son importance dans l'élaboration de la pensée moderne, mettant en valeur la qualité de l'espace apaisé, retrouvé.
- **Education/enseignement** : exemple du "pédibus" en Suisse : exemple d'une expérience d'accompagnement à pied des élèves vers les établissements scolaires. Le pédibus ou autobus pédestre en Romandie permet aux enfants et parents au sein d'un quartier de redécouvrir le plaisir de pouvoir aller à pied à l'école en toute sécurité. L'objectif affiché de ce programme est de diminuer l'usage de la voiture et d'augmenter la sécurité. Né à Lausanne, ce mode de déplacement accompagné offre une sécurité accrue sur le chemin de l'école, une convivialité entre les passagers-écoliers et un maillon écologique pour une véritable politique de déplacements. Il constitue aussi un lien social fort entre les parents d'un quartier.

Qu'est-ce qu'un autobus pédestre ou "Pédibus" ?

C'est un ramassage scolaire qui se fait à pied. La caravane d'enfants (autobus) est menée par des adultes (conducteurs ou conductrices) qui la prennent en charge à tour de rôle. Il accueille des enfants (passagers) en différents endroits de l'itinéraire (arrêts) selon un horaire fixe. Le raisonnement est le même pour un autobus cycliste. L'autobus pédestre, qui connaît aujourd'hui un grand succès dans les pays anglo-saxons, peut être organisé à n'importe quel niveau: celui des parents habitants d'un quartier, celui de l'école ou celui de la commune.

À quel âge peut-il aller seul dans la rue? En tout cas pas avant sept ans. Et certainement pas avant que les parents ne soient sûrs qu'il en connaisse les dangers. Un des moyens de s'en assurer est de l'accompagner régulièrement (par exemple pour aller à l'école) quand il est encore petit et de passer en revue avec lui les dangers de la rue. Le problème, c'est que les parents eux-mêmes sont souvent mal informés.

Des exemples de cette expérience en Suisse peuvent être trouvés sur le site pedibus.ch



- **Monuments des lieux où souffle l'esprit.** Le maillage d'espaces banals de la première et de la seconde couronne par des monuments mineurs disposés à des points de repères de l'espace : carrefours, entrées de parcs. Ces monuments jalonnent les promenades du maillage vert récréatif. A concevoir en synergie avec le plan Lumière.
- **La fête des escaliers** : chaque quartier où existe un escalier ou un groupe d'escaliers peut organiser la fête de son escalier. Une journée d'animations autour de l'escalier : épreuves sportives, animations ludiques, actions d'entretien, de décoration et de nettoyage..., inscrits dans les efforts programmés de la ville de Liège.
- **La guinguette santé** de la citadelle : une cafétéria ouverte à midi propose des plats sains et diététiques. Elle n'est accessible que par la montagne de Bueren et le chemin du Péry. On invite les personnes travaillant au centre-ville à faire l'effort de la montée pour gagner leur repas de midi.

De cette manière, on induit, par la mise en évidence des vertus de la pénibilité, la dimension de récréation intégrée au quotidien à des catégories de personnes souvent très comptables de leur temps, prisonnières de l'automobile.

- **La roulotte de quartier** : roulotte itinérante qui propose aux habitants d'un quartier, en plus des informations relatives à la marche et à la découverte de leur quartier et de la ville, du matériel leur permettant d'occuper la rue pour une soirée, une manifestation de rue, une décoration ponctuelle,...
- **Le journal d'un grand chemin** : les riverains d'un grand chemin sont reliés par une publication (trimestrielle ?) qui présente le programme d'entretien et d'aménagement ainsi que l'avancement des concrétisations. Le journal sert aussi de lien entre les quartiers et de mise en valeur des offres culturelles et commerciales de son parcours.

Il doit faire vivre chaque itinéraire dans la conscience publique, inciter à la découverte de chaque linéaire, recréer le lien cognitif entre ses acteurs.

- **Périmètre sans voiture** le dimanche après-midi : le quartier des parcs entre Avroy et Boverie est fermé à la circulation de 11h à 19h (par exemple) les dimanches d'été (ou même toute l'année). De cette manière, les citadins peuvent redécouvrir l'agrément de la promenade en bord de Meuse et dans le park-system environnant.

L'objectif est de constituer un espace-temps différent pour les utilisateurs piétons du centre-ville, faire apprécier les qualités initiales du secteur envisagé, conscientiser les acteurs du potentiel de l'apaisement des quartiers.

PLAN DIRECTEUR DE COMMUNICATION

Quelques pistes de promotion de la marche à pied

2. PROMOTION DE LA MARCHÉ A PIED

2.1. La marche comme mode de vie

Toute une série de mesures peuvent être avancées pour promouvoir l'image de la marche à pied comme mode de vie, valoriser la marche comme mode de déplacement à part entière pour les motifs pendulaires (employés, écoliers), les motifs utilitaires (achats) et les loisirs (culture, sport,...) et inciter les habitants à découvrir leur ville au travers des promenades proposées :

- Informer quant à l'offre : information générale sur les liaisons interquartiers, les distances et temps de marche entre les pôles générateurs principaux :

La diffusion peut se faire par une carte des temps de parcours.

L'exemple de Genève, ci-dessous, représente de façon schématique, les temps de parcours entre les monuments et places principales de la ville (vitesse moyenne de 5 km/h), de façon visuelle sans localisation précise par rapport à des axes ou des cheminements

spécifiques. L'objectif est uniquement de donner des ordres de grandeur. La carte se présente sous un format poche très pratique, avec des informations générales sur le plan piéton. La carte est incitative en mettant en évidence des liaisons interquartiers rapides et en montrant qu'en moins de 30 minutes, l'ensemble de l'hypercentre peut être parcouru.

La diffusion peut aussi se faire par des messages à la radio ou des affiches dans la rue.

- Faire intervenir différents acteurs concernés qui peuvent être des vecteurs promotionnels de la marche autour d'un certain thème :

- les médecins pour le rôle et les bienfaits de la marche sur la santé
- les enseignants pour présenter les itinéraires spécifiques à leurs écoles, enseigner les notions de sécurité
- les commerçants comme attrait de la zone piétonne (possibilité d'animer la rue, de placer des terrasses) et en développant des activités et des offres promotionnelles pour les personnes venant à pied au centre ou pour développer des systèmes de livraison à domicile
- les entreprises qui peuvent par l'intermédiaire d'un plan de mobilité d'entreprise favoriser la marche à pied (seule et combinée avec les transports publics) pour les navetteurs.



PLAN DIRECTEUR DE COMMUNICATION

Quelques pistes de promotion de la marche à pied

2.2. La marche comme entretien physique et psychique (collaboration d'un médecin)

- La marche comme entretien de la santé : cœur, digestion, esprit
- La marche comme entretien de la ligne et de la forme physique

La mobilité comporte des risques

Accidentés selon le type de trafic, à l'intérieur des localités suisses, 2000

	Risques légers	Risques graves	Décès
Voiture	7 285	868	44
Motocyclettes	3 054	1 017	31
Bicyclettes	1 928	737	35
Piétons	1 775	815	104
Total	14 042	3 487	214

Plus de vélos, de marche, de trajets en transports publics c'est :
 • plus de santé pour vous
 • moins d'accidents sur la route
 • une ville plus saine et plus conviviale

Les comportements peuvent changer

Il est souhaitable de pratiquer tous les jours pendant 30 minutes au moins... une activité physique.

Cette activité ne doit pas forcément être sportive. Il suffit de changer de moyen de transport pour se rendre à ses activités quotidiennes, en faveur du vélo, de la marche.

à intérêt **MOYENNE** (voir encadré et encadré du rythme continu)

Par exemple marcher d'un bon pas, empousser les escaliers plutôt que l'ascenseur, jardiner, porter les sacs à commission. Chaque peut intégrer dans sa propre vie ces moments précéptés, même les personnes âgées ou n'étant pas d'activité physique.

Faites selon votre rythme et vos possibilités !

Les bénéfices sont multiples :
 > Diminution du stress
 > Sensation de bien-être accru
 > Effet protecteur contre les maladies cardiovasculaires et dans une moindre mesure contre le cancer du colon et le diabète sucré

Service Promotion de la santé par l'activité physique et le sport, Bureau de base santé
 Service d'accompagnement et de conseil, Centre de conseil et de conseil
 Service d'accompagnement et de conseil, Centre de conseil et de conseil

• Ville de Genève
 Service d'aménagement urbain et d'éclairage public
 Tel. 022 418 20 70, fax 022 418 20 71
 www.ville-ge.ch/sansnavoiture

Santé et mobilité

www.ville-ge.ch/sansnavoiture

"En ville, sans ma voiture!"

2.3. La marche comme activité récréative, culturelle et/ou paresseuse

- Publier des cartes de promenades et thématiques à l'usage des habitants et touristes :
 - construites sur des circuits cohérents autour d'un thème : l'environnement, l'actualité ou l'art, thèmes éducatifs et ludiques notamment à l'usage des enfants, familles et touristes (entre autres). Par exemple : expositions artistiques (expositions en plein air), thème de la paix, thème du recyclage,
 - ballades patrimoines : sur l'histoire d'un quartier, sur un thème spécifique propre à la ville : les ponts, les collines, la Meuse, les sites culturels et historiques (musées, théâtres,...), les hommes et femmes qui ont marqué la ville, les figures emblématiques, la gastronomie, les lieux insolites, l'héritage industriel, l'héritage religieux



PETIT-PALAIS

TERMINÉ SAINT-VICTOR 2
 Dessiné et dessiné par Louis-Ernest et Jean-Louis
 Dessiné et dessiné par Louis-Ernest et Jean-Louis

Au tout de la rue Saint-Victor, l'hôtel particulier construit en 1802 par Gabriel Celler au-dessus du boulevard de la Meuse sur le site de l'ancien hôtel de la ville de Genève, construit en 1755-1760, par le célèbre architecte Charles-François de Celler, qui créa son œuvre en 1802. Au tout de la rue Saint-Victor, qui créa son œuvre en 1802.

PROMENADE DU PIN

Entre les "Bastions" de la Meuse et de la Meuse, l'ancien hôtel de la ville de Genève, construit en 1755-1760, par le célèbre architecte Charles-François de Celler, qui créa son œuvre en 1802.

PROMENADE DES ESTAMPES

PROMENADE DU PIN 5
 Dessiné et dessiné par Louis-Ernest et Jean-Louis

L'hôtel particulier construit en 1802 par Charles-François de Celler pour Étienne-François de Celler, qui créa son œuvre en 1802.

MUSEE D'ART ET D'HISTOIRE

RECHERCHES GALLAND 2
 Dessiné et dessiné par Louis-Ernest et Jean-Louis

Construit en 1802-1810 par l'architecte Marc-Claude Perrin, après concours, l'imposant édifice en forme d'arcade, entouré d'une cour intérieure, s'élève sur le site de l'ancien hôtel de la ville de Genève, construit en 1755-1760, par le célèbre architecte Charles-François de Celler, qui créa son œuvre en 1802.

PROMENADE DE L'OBSERVATOIRE

En face de Musée d'Art et d'Histoire, l'ancien hôtel de la ville de Genève, construit en 1755-1760, par le célèbre architecte Charles-François de Celler, qui créa son œuvre en 1802.

Exemple d'une des promenades du plan piéton de Genève sur le thème du patrimoine

PLAN DIRECTEUR DE COMMUNICATION

Quelques pistes de promotion de la marche à pied

- Programmer des **expositions temporaires** et des **activités ponctuelles ludiques** autour du thème du piéton et de la marche à pied :
 - mise en place de rues d'agrément, de rencontre et d'animation fermée temporairement et redonnée aux piétons : avec des aménagements temporaires afin de faire valoir la fonction animation et sociale propre à un quartier



permettre l'appropriation des lieux par les habitants : décoration des impasses, occupation spontanée des espaces pour des jeux, pour des fêtes, pour des repas de rue les soirs d'été.



- création d'activités de découverte et éducatives avec jeux (par exemple peinture sur l'asphalte, décoration des rues et des panneaux), ateliers avec thématique (les sports, les sciences, l'environnement, la détente,...)



- Inscription du thème de la mobilité et des transports dans un **contexte plus large de développement durable** (dans les programmes de l'agenda 21, dans la promotion des moyens de transports "propres")
- **Donner l'exemple** : Les administrations et services publics doivent prendre des mesures visibles et cohérentes pour renforcer l'effet incitatif : ainsi développer et mettre en place des plans de déplacements pour les écoles, pour les administrations pour inciter élèves, professeurs et fonctionnaires à utiliser d'autres moyens de transports que la voiture individuelle pour leurs déplacements pendulaires et pour leurs déplacements engendrés par les activités professionnelles.

Le bouquet de transports de la Ville de Genève

Organisation des transports et de la circulation est toujours plus préoccupante à Genève. La multiplication des déplacements en voitures individuelles crée une situation d'engorgements et de nuisances que l'amélioration seule du réseau routier n'arrivera pas à résoudre.

La réduction de la circulation routière en ville est une priorité pour la Ville de Genève. Si elle intervient déjà par les travaux d'aménagement en faveur des mobilités "saines" et des transports publics, elle se doit, au travers de ses 3000 employés, de montrer l'exemple et de donner une priorité aux déplacements à bicyclette et aux transports publics. Ceci sans oublier la marche à pied, économique et bonne pour la santé.

BOUQUET DE TRANSPORTS
Qu'il s'agit de déplacements avant le domicile et le lieu de travail ou des déplacements réalisés dans le cadre de l'activité professionnelle, le Conseil administratif souhaite que l'administratif qui travaille soit en cohérence avec son agenda 21 qui favorise l'utilisation de moyens de transports autres que la voiture individuelle.

C'est donc dans un souci de cohérence par exemple que le Conseil administratif a souhaité la mise en œuvre de ce "bouquet" de transports qui vous est présenté dans ce document.

Le Conseil administratif

Abonnement unireso

Dans le cadre du Bouquet de transports, le Conseil administratif a décidé de permettre aux membres du personnel de l'administration communale de bénéficier :

- d'un abonnement annuel « orange » (CHF 50 à 70, hors TVA de 8%);
- ou d'un abonnement annuel « vert » (CHF 100 hors TVA de 8%);

Pour plus d'information www.tpg.ch. Cette offre est rendue possible par :

- un abonnement compensé par les TPG (offre « grand banquier »);
- les recettes perçues sur les parkings actuellement 100% gratuites à disposition de certains des membres du personnel et qui deviendront payants sauf les cas d'exception;

L'abonnement « orange » est remboursable.

Le bouquet de transports est prévu pour réduire encore et plus d'encourager les pratiques de mobilité en faveur du personnel de la Ville de Genève. Des démarches sont en cours avec la Fondation des parcs afin d'étoffer les prestations F-P dans le bouquet.

Les formulaires d'inscription sont disponibles sur internet «parcs Transports».

La réduction est possible dès le 15 avril 2002.

unireso

Vélos dans l'administration

Le Conseil municipal a demandé au Conseil administratif de procéder à l'achat de 50 vélos municipaux, qui seront prochainement mis à disposition des services pour les déplacements professionnels des membres du personnel de la Ville de Genève.

De l'achat d'un questionnaire envoyé à tous les Services, une répartition des 50 vélos "Ville de Genève" a pu être faite dans différents lieux de l'administration municipale conformément au schéma ci-dessous.

Une personne responsable de la gestion de chaque petit véhicule assurera la distribution des vélos. Les éventuels dégâts devront être communiqués de façon à permettre aux réparations et entretenir la qualité de service.

Localisation et nombre de vélos (Ville de Genève)

Adresse	Nb vélos
1, rue de l'Alouette	1
15-17, Boulevard Carl-Vogt	1
1, rue de Candolle	1
1, rue Charles-Gabriel	1
18, chemin du Chêne-Blanc	1
1, rue Diderot	1
10, rue François-Dubois	1
4, rue de l'Hôtel de Ville	1
1, rue de l'Hôtel de Ville	1
1, rue de l'Arpent	1
1, rue de Malpasse	1
15, route de Malpasse	1
11, boulevard du Diable	1
10, rue des Trois-Croix	1

Mobility CarSharing

Qu'est-ce que le CarSharing ?

C'est une solution moderne. Le CarSharing consiste le programme individuel d'achat des transports publics. Quand le train, le bus ou le tram ne peut être performant, vous pouvez avoir recours à une voiture sur appel et payer l'usage comme si elle était votre, mais sans en être propriétaire.

Fonctionnement

1. Réserver. 24 heures sur 24, vous pouvez réserver le véhicule Mobility de votre choix, partout en Suisse. Il vous suffit d'appeler le service de réservation personnalisé (101 0848 824 915) ou via internet www.mobility.ch, immédiatement nous confirmer l'engagement le plus proche ou vous pouvez disposer de votre véhicule.
2. Récupérer. Sur place tout fonctionne selon le système self service. Grâce à votre Carte électronique Mobility, vous avez accès à tout instant au véhicule Mobility de votre choix et pouvez réserver durant toute la durée réservée.
3. Payer. La facture parvient plus tard au Service pour la durée de réservation et les kilomètres.

Localisation et nombre de véhicules (Ville de Genève)

Adresse	Nb véhicules
1, rue de l'Alouette	1
15-17, Boulevard Carl-Vogt	1
1, rue de Candolle	1
1, rue Charles-Gabriel	1
18, chemin du Chêne-Blanc	1
1, rue Diderot	1
10, rue François-Dubois	1
4, rue de l'Hôtel de Ville	1
1, rue de l'Hôtel de Ville	1
1, rue de l'Arpent	1
1, rue de Malpasse	1
15, route de Malpasse	1
11, boulevard du Diable	1
10, rue des Trois-Croix	1

PLAN DIRECTEUR DE COMMUNICATION

Quelques pistes de promotion de la marche à pied

3. ASPECTS INFORMATION ET RELATIONS

3.1. Désignation d'une personne responsable du Plan piétons

Désignation d'un "Monsieur Plan Piéton" qui recueillera l'ensemble des informations, les mettra à jour, fera la diffusion des informations auprès du public, fera le relais entre les différents services de la Ville, défendra l'intérêt des piétons au sein des différents services en charge de l'aménagement, de la mobilité et de l'urbanisme, s'occupera de la dynamique promotionnelle du plan.

3.2. Développer des signes identificateurs propre au plan piéton

- Développer un **signe identificateur** fort comme un logo, une mascotte, une couleur, ... qui pourra être associé au plan piéton de Liège. Ce signe pourra être utilisé sur toute la documentation du plan piéton mais aussi sur les interventions elles-mêmes (passages piétons, ...) et donnera une image positive et remarquée des interventions.



exemple à Genève d'une traversée piétonne réalisée dans le cadre du plan piéton (identification par le logo)

- Associer un **état d'esprit** pouvant sensibiliser un public cible : éveiller l'esprit d'ouverture, de curiosité que peut susciter l'activité de la marche et de la récréation auprès du public jeune notamment (étudiants, universitaires) qui recherche un contact avec l'environnement, les contacts sociaux et une reconnaissance souvent très liées aux endroits, aux atmosphères, aux musiques. Utiliser ces thèmes de communication.

3.3. Outils de diffusion de l'information

Les outils permettant de diffuser l'information sur le plan piétons, tout au long de son processus d'élaboration et de réalisation sont nombreux. La mise en place d'un plan piéton depuis sa réalisation aux mesures concrètes étant un processus sur du long terme et évolutif, la diffusion de l'information doit pouvoir s'approprier les différents outils de communication à disposition et s'adapter aux nouvelles technologies afin de toucher le plus grand nombre.

Outils à disposition :

- **Affichage** : l'affichage permet de rappeler aux habitants que le plan piéton évolue. Une campagne d'affichage de façon régulière permet de prendre connaissance de toute nouvelle réalisation et des "nouvelautés" du plan piéton.



Flyers

- **Prospectus** : distribution de flyers promouvant le plan et rappelant les bienfaits et l'efficacité de la marche à pied
 - lors de manifestation organisée par la ville: Fêtes, événements sportifs
 - aux organismes et acteurs pouvant relayer l'information : Office du tourisme, Magasins de sports, de vélos, cabinets de médecins, hôpitaux
 - dans les administrations, les postes, les écoles, les maisons de quartiers, les bibliothèques, les théâtres, ...
- **Publications** : permettant l'information des nouveautés du plan piéton par exemple dans une publication mensuelle du journal de la commune ou autre (un nouveau passage piéton, un élargissement de trottoir, une réhabilitation de rue, ...) et possibilité de messages selon thématiques (par exemple marche et santé, marche et détente, marche et jeux, ...)
- **Expositions** : dans les quartiers, possibilité de diffuser l'information sur les réalisations par quartier par des expositions (dans salle communale, bibliothèque, maison de quartier)
- **Informations** : dans les écoles, venue de personnes pour sensibiliser les élèves aux problématiques de la mobilité, de l'environnement et de la sécurité en prenant des exemples concrets d'aménagement pour éveiller leur attention aux aspects sécurité, comportements et sensibilité à adapter selon les aménagements et leur faire connaître les itinéraires à adopter pour chaque école.

PLAN DIRECTEUR DE COMMUNICATION

Quelques pistes de promotion de la marche à pied

- Médias : radio, télévision, presse

2 LE COURRIER
MERCREDI 25 JUIN 2003

La rue des Savoises sera provisoirement piétonne

AMÉNAGEMENT • Dans le cadre du projet «Les yeux de la Ville», la rue des Savoises sera transformée, dès le 26 juin, en rue piétonne pour trois jours puis en zone résidentielle pour trois mois.

VIRGINIE POVELTON

La rue des Savoises deviendra-t-elle piétonne ou zone résidentielle? Du désir des Amis de la maison des associations (ALMA) naîtra peut-être un jour cette réalité. En attendant, l'expérience durera respectivement trois jours pour la zone piétonne (du 26 au 28 juin) et trois mois pour la zone résidentielle (du 28 juin au 22 septembre) et s'inscrit dans un projet plus vaste initié par le conseiller administratif Christian Ferrerrou et baptisé «Les yeux de la Ville».

Quelques 3600 voitures circulent chaque jour dans la rue des Savoises, souvent pour éviter des lieux de circulation. A partir du 28 juin, ses dernières pourront uniquement accéder à cette rue par le Passage Gabriel, qui coupe la rue des Savoises en son milieu, et tourner à gauche comme à droite. Cette dernière sera par ailleurs aménagée avec des terrasses en bois, des bacs à fleurs et des tapis symboliques. Si l'expérience s'avère positive, elle pourrait être pérennisée après consultation des habitants, commerçants et vote favorable du Conseil municipal.

PROJET PILOTE

A l'origine du projet: une pétition, lancée par un comité de soutien à la rue des Savoises, demandant la transformation de la rue en zone piétonne. Par la suite, le comité s'est fondé dans l'ALMA et le Département de l'aménagement de la Ville a entrepris de réaliser ce projet pilote. L'ALMA, quant à elle, est restée au retrait des pouvoirs publics de la gestion de la Maison des associations en février 2003.



Rue des Savoises. Une rue qui laissera plus de place aux piétons pendant trois mois.

Son objectif est désormais de soutenir des initiatives que le Conseil de fondation, ni les localités ne peuvent assumer. Car la problématique de la gestion financière est toujours sous-jacente. L'association espère, à long terme, répondre au problème de la dette de la maison, trouver des musées permettant un meilleur développement de l'organisation et créer un fonds de soutien pour les associations en difficulté. Car, «les logements restent chers: 200 francs le m² par an», soutient Giovanni Chicherio. Selon le président de l'ALMA, deux petites associations quitteront prochainement la maison parce que les loyers y sont trop élevés. Récemment le

Trois jours dans la rue

La fête de la rue des Savoises débutera jeudi 26 juin à 20h15, avec une conférence sur le réchauffement planétaire donnée par Fritz Gassman, René Longet et Markus Hauser à la Maison des associations. Le vendredi, la journée commencera à 18h, avec un apéritif et un repas au café «Alagna» organisé par le Centre Etyhréen. A 20h, une conférence-débat sera donnée sur le thème «Changements climatiques: la terre en danger?», de Luc Moreau et Jacques Grinvald. Le samedi, quatre films seront diffusés dans la salle Gandhi: «Têtes de papier» de D. Hanke à 11h, «Tant qu'il y aura des vaches», de Vétérimaires sans frontières à 13h, «Jenin, Jenin» à 14h15 et un reportage à la frontière iranienne à 19h30. De 15h jusqu'à la nuit, la rue sera musicalement animée.

- Divers : totalité des plans et des informations du plan piétons regroupés dans des pochettes attractives distribuées notamment par les offices de tourisme



3.4. La concertation

Au sein d'un quartier, il peut être essentiel d'aller au devant de la population en leur donnant la possibilité de s'exprimer sur les problèmes de sécurité, leurs besoins et demandes afin de rendre leur quartier plus sûr, plus convivial et d'y améliorer les conditions de vie :

- Questionnaire pour étudier la mobilité des habitants et cerner leurs demandes
- Groupe de travail pour élaborer un programme d'actions local en concertation avec les associations de quartier, les parents d'élèves, les services compétents

PLAN DIRECTEUR DE COMMUNICATION

Quelques pistes de promotion de la marche à pied

4. BILAN D'EXPERIENCES PROMOTIONNELLES EPROUVEES

4.1. Plan piétons de Genève

Bilan en terme de réalisations

Les objectifs du plan piétons sont de multiplier les études et réalisations de nouvelles traversées, d'élargissement de trottoir, de mesures de modération et de sécurité sur la totalité du territoire communal. En quatre ans (de 1996 à 2000), sur les 130 propositions, 51 ont été réalisées et 32 sont en cours d'étude. De 1999 à 2002, 11 traversées ont été réalisées ainsi qu'une quinzaine d'opérations plus complexes qui intégraient des élargissements ou des nouveaux trottoirs.

4.2. Marcher à Lausanne

Le délégué aux piétons

Le poste de délégué aux piétons a été créé par la Municipalité pour veiller au respect du principe émanant du Plan directeur communal qui considère la marche comme mode préférentiel dans l'organisation des déplacements sur le territoire communal.

Ce délégué est chargé avec un groupe d'appui et les services administratifs concernés :

- de promouvoir la marche,
- de recevoir les demandes et doléances des usagers,
- de proposer des améliorations du réseau,
- de veiller à l'application du plan directeur des déplacements.

Concernant la promotion, plusieurs campagnes ont été menées comme la campagne "plus vite à pied" ou dans le cadre des journées "en ville, sans ma voiture!"

Le pédibus : ou autobus pédestre, une initiative née à Lausanne en 1998 et qui a pour objectifs d'offrir une sécurité accrue sur le chemin de l'école, une convivialité entre les passagers-écoliers et d'être un maillon écologique pour une véritable politique de déplacements. Le réseau lausannois de ce "transports collectifs à pied" est actuellement de 6,5 km comprenant 15 lignes de 435m de longueur en moyenne, avec des horaires affichés pour chaque tête de ligne et arrêt.

Vu le succès lausannois, les expériences de pédibus se sont multipliées en Suisse romande avec l'appui notamment de la Fondation de la Promotion de la Santé et de l'Office Fédéral du Sport.