

RÊVONS  
~ LIÈGE  
2030   ~

Assemblée Mobilité

18/09/2023

Musée des Transports en commun

Sommaire

Retour sur les éclairages

Texte de Nicolas Ancion
Résumé des éclairages

P. 1

Les ateliers de rêves collectifs

Personnes présentes

P. 5

Les mobilités rêvées

Les vœux des rêveur.euse.s pour un Liège durable et désirable

P. 8

Graines d'idées

Les normes et habitudes à bousculer

P. 9

Récits

Nouveaux récits pour 2030 pensés par les rêveur.euse.s de l'assemblée Mobilité

P.12

Annexes

P. 28

"Ce n'est pas très difficile
Non non
D'imaginer un monde idéal
Où il suffirait de visualiser le lieu où on a envie de se rendre
Pour y apparaître
 Pouf comme ça
Juste en fermant les yeux
Ou en claquant des doigts
En remuant le bout du nez
 (désolé, ça ne je ne sais pas faire)

Ce serait bien
Hein
C'est un truc dont je rêvais tous les matins en traversant la ville pour me rendre à l'école
Depuis la rue Hocheporte jusqu'à la rue Saint-Gilles — ça ne s'invente pas —
Et sur le chemin du retour le soir, j'en rêvais encore
Surtout en remontant les 128 marches au bout du boulevard pour rejoindre le pied du Mont
Saint Martin
J'en rêvais
Mais — désolé — ça n'existe pas
Pas encore
Pas plus aujourd'hui qu'il y a quarante ans
(Quand on voit les problèmes qu'on a déjà pour construire un bête réseau de tram
A Liège,
On n'est pas tout à fait prêts à inventer la téléportation)

Alors, en attendant,
On peut quand même imaginer un monde idéal
Ce n'est pas très difficile
Non non
Où on commencerait par arrêter tout simplement de s'identifier à son moyen de transport

C'est un étiquetage injuste :
Pourquoi peut-on dire je suis piéton, cycliste ou automobiliste
Et pas je suis bussien ou chemin-de-ferrisé ?
Personne ne dit je suis pousseuse de poussette
Ou chauffeur de fauteuil roulant"
ous ces petits tiroirs sont injustes et mal adaptés
Parce que le type dans sa belle voiture électrique
Qui roule comme un malade sur les boulevards
En ignorant les feux et les piétons
Après son accident
Il sera bien obligé dans son fauteuil roulant
De râler sur les cons comme lui garés sur les trottoirs"



- Amsterdam
- Antwerpen
- Barcelona
- Birmingham
- Bratislava
- Bremen
- Bruxelles
- Chicago
- Den Haag
- Dresden
- Düsseldorf
- Glasgow
- Göteborg
- Granada
- Hamburg
- Helsinki
- Köln
- København
- Leipzig
- Lisboa
- London
- Los Angeles
- Luxembourg
- Madrid
- Manchester
- Melbourne
- Montevideo
- München
- Napoli
- Oslo
- Paris
- Praga
- Reykjavik
- Salvador de Bahia
- San Francisco
- Santiago de Chile
- Singapore
- Stockholm
- Stuttgart
- Sydney

Performance de Léonard Cornevin alias "Léo Favre", Camille Panza et Simon Thomas

Résumé des éclairages

Lecture de son texte par Nicolas Ancion :

Nicolas Ancion nous offre une nouvelle vision, décalée et critique, de la mobilité quotidienne des Liégeois. Déclamé à la tête d'un ancien tramway, ses mots ouvrent la soirée et le champ des possibles.

Audrey Lebas - chercheuse au Smart City Institute :

Depuis l'après-guerre la mobilité a énormément changé, nos ancêtres n'auraient pas pu imaginer ce qu'est la mobilité actuelle. Dans une même journée, il est maintenant possible de parcourir 60 km : en allant à la salle de sport, faisant des courses et rendant visite à sa famille, par exemple. Depuis Liège, nous sommes à 3 h de Paris, à 8h de la montagne, à 10h d'avion de l'autre côté de l'Atlantique.

Cependant, cette mobilité a un impact économique, social et écologique. Par exemple, les Belges perdent, en moyenne, une semaine par an dans les embouteillages. Différentes études ont montré qu'il existe 3 types de freins au changement de comportement en matière de mobilité. Le premier type est le frein collectif. Il s'illustre notamment par le manque d'infrastructure. On ne va pas privilégier le vélo car il n'y a pas assez de pistes cyclables pour permettre aux cyclistes de circuler en toute sécurité.

En second lieu, nous devons considérer les freins individuels. Ces entraves peuvent se manifester sous la forme de limitations physiques empêchant une personne de modifier son mode de déplacement. Enfin, le troisième type de barrière réside dans les perceptions collectives. À titre d'exemple, l'aspiration à afficher sa réussite en possédant une voiture de luxe, ou encore la crainte d'être stigmatisé en tant que "bobo" pour avoir opté pour le vélo comme moyen de transport.

Pour avancer vers une mobilité plus durable, quatre tendances ont émergé. Malheureusement, aucune d'entre elles ne résout complètement tous les problèmes, même si elles offrent des pistes de solutions. La première tendance est l'électrification de la mobilité, impliquant le remplacement partiel ou total d'un moteur thermique par une solution électrique (moteur, batterie). Cela ouvre la voie à de nouveaux moyens de transport, comme les vélos électriques, par exemple. Cependant, l'électrification présente ses propres imperfections, car elle nécessite une utilisation considérable de ressources, dont l'origine est parfois méconnue ou lointaine. De plus, que ce soit pour les véhicules électriques ou diesel, ils continuent d'occuper la même quantité d'espace, ce qui ne résout pas le problème des embouteillages.

La deuxième tendance est celle de la mobilité partagée : les transports en commun, l'autopartage, le covoiturage, le partage de vélos... Le covoiturage et le partage de vélos ne nécessitent plus d'être dans la foule. Cela permet aussi de réduire les dépenses à court terme. Par exemple, louer un vélo à la journée au lieu d'en acheter un.

La troisième tendance est la connectivité : c'est-à-dire l'extraction de données afin de bénéficier d'informations en temps réel. Cela permet de connaître l'heure exacte à laquelle le bus va arriver, de calculer son itinéraire en temps réel ou encore de connaître le nombre de places libres restantes dans un parking. Même si la connectivité surpasse certains freins, l'utilisation de données soulève plusieurs questions : comment les données sont-elles produites ? Sont-elles fiables ? Quid des ressources nécessaires au stockage et à l'utilisation de ces données ? Qu'en est-il du risque d'exclusion numérique ?

Enfin, la quatrième tendance concerne l'automatisation : elle englobe le développement de modes de transport nécessitant peu ou pas d'intervention humaine. Étant donné que la majorité des accidents de la route résultent d'erreurs humaines, cette approche peut sembler prometteuse en termes de sécurité. Cependant, il est important de noter que l'infrastructure en Belgique n'est pas encore suffisamment adaptée à cette technologie, et les véhicules demeurent de taille similaire, continuant ainsi à occuper autant d'espace sur les voies publiques.

Aujourd'hui, il est important de se demander pourquoi nous bougeons. Face au phénomène de l'étalement urbain, est-il normal de conduire 10 minutes pour aller chercher son pain, ou encore 25 minutes pour faire ses courses ? Il est important de s'attarder sur la question des services à développer en dehors du centre urbain ainsi que de trouver une manière de mieux intégrer la mobilité en dehors du centre-ville.

Il est utopique de penser qu'il faut supprimer les voitures. Mais dans la société idéale de Audrey Lebas, il existe une proximité des différents services qui diminue le nombre de déplacements nécessaires. La mobilité se fait de manière durable, efficace et multimodale.

Performance artistique de Léonard Cornevin alias "Léo Favre", Camille Panza et Simon Thomas :

Dans la peau d'un deuxième expert consultant en mobilité, nos artistes font rêver le public en décrivant de multiples initiatives en termes de mobilité aussi utopistes que absurdes. Le pédalobus, qui avance à la force des passagers, les Moonwalkers, chaussures avec semelles roulantes, les souliers à ressorts du Prince-évêque, le Tramway sans fin qui forme une boucle permettant un passage très régulier, le Sky rail, métro à sustentation qui bat les records de vitesse... Et si tout cela était possible ? L'intervention se termine par des images d'une prétendue architecte et ingénieure ambitieuse d'un Liège végétalisé avec catapultes, trampolines et toboggans sous les regards amusés des participants.e.s.

Luc Pire - serial entrepreneur adepte de mobilité durable :

Luc Pire est serial entrepreneur, coach au Venture Lab et utilisateur de mobilité durable depuis 30 ans. Luc Pire a passé toute sa carrière à Bruxelles, tout en restant navetteur Liégeois. Après avoir connu les années 70, où il suffisait de partir à 8h de Liège pour arriver à 9h à Bruxelles pour une réunion, il décide en 1991 de ne plus se rendre en voiture jusqu'à Bruxelles à cause des nombreux embouteillages. Son nouveau choix de déplacement devient multimodal : vélo - train - vélo. Luc Pire explique alors que le vélo a changé sa vie et y a apporté beaucoup de bienfaits. En effet, le vélo permet de se déplacer plus vite (une voiture roule à 15 km/h en moyenne en ville). En outre, il est bénéfique pour la santé et faire du vélo produit de l'endorphine. De plus, il explique que les cyclistes sont moins stressés, moins fatigués et moins souvent malades. A son tour, une meilleure santé accroît la performance au travail.

À l'époque où il a commencé à venir au travail à vélo, beaucoup de ses collègues étaient surpris de le voir arriver avec son casque. Il n'y avait pas encore de parking pour vélos à la Gare Centrale. C'est pourquoi il devait laisser son vélo avec les bagages et payer pour sa garde afin que celui-ci ne soit pas volé. Aujourd'hui, il y a de nombreuses applications de vélos partagés à sa disposition, comme par exemple « Blue-Bike » qui permet de louer des vélos 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 dans toutes les gares (plus de 110 points de location en Belgique). De plus, il y a maintenant des vélos électriques pour aller à Liège. Cependant, ce mode de déplacement reste parfois difficile, en particulier après une soirée à Bruxelles par exemple, étant donné que les trains ne roulent pas de nuit.

Luc Pire énumère ensuite les différents freins et obstacles à l'utilisation des vélos. Le premier serait la pluie. Ensuite, il y a les côtes (mais pour contrer ce frein, nous avons les vélos électriques), le vol des vélos ainsi que le danger de la circulation auquel sont exposés les cyclistes. La meilleure solution à ce dernier frein serait de ne pas mêler les vélos à la circulation. Pour cela, les politiques doivent agir et créer plus de pistes et routes cyclables ainsi que des trottoirs pour vélos. De plus, les applications de navigation doivent créer des itinéraires sûrs pour les vélos, évitant les grandes rues dangereuses, même si cela prend peut-être plus de temps pour arriver à destination.

Durant son éclairage, Luc Pire énonce aussi quelques faits : en moyenne, un Belge gagnant un salaire moyen travaille un jour sur cinq, soit 8 ans de sa vie, pour sa voiture. En outre, environ 70% des Belges sont favorables à la mobilité douce.

Selon Luc Pire, tout le monde doit s'en mêler pour arriver à ce changement. Il s'agit d'un triangle vertueux : d'une part, nous devons agir nous-mêmes, en tant que citoyens, et pousser les politiques à agir également (par exemple, en manifestant), et d'autre part, le secteur privé et les entreprises doivent, eux-aussi, agir.

Luc Pire cite aussi l'exemple de l'entreprise Galler, où il est actionnaire, qui a décidé de travailler sur la mobilité. Néanmoins, seulement 3% des entreprises sont vraiment convaincues que le changement de mobilité est nécessaire.

En même temps, il y a des initiatives intéressantes qui vont dans la bonne direction. Ethias a par exemple pu augmenter le nombre de cyclistes de 30 à 200 sur 1 000 travailleurs, en quelques années, grâce aux actions de « Tous Vélo-Actifs » de la Cellule Mobilité de l'Union Wallonne des Entreprises. Dans le cadre de cette initiative, un audit est réalisé en entreprise et les employeurs sont soutenus pour mettre en place un plan d'actions de promotion du vélo. Le système est assez ludique et les entreprises reçoivent des étoiles en récompense de la mise en place de ces actions. Il y a aussi la société privée « KAMEO Bikes », qui met des vélos (électriques) à disposition dans les entreprises, vient faire l'entretien de ceux-ci sur place et propose une application pour partager les vélos. Ces vélos peuvent donc être utilisés non seulement pour les trajets domicile-travail mais aussi pour les rendez-vous.

Résumé des ateliers de rêves collectifs

Un grand merci à tous les participant.e.s des ateliers pour leurs idées, leur temps et leur confiance !

Groupe 1

- Simon, metteur en scène de théâtre
- Alexis, ingénieur
- Pascale, employé dans un centre culturel
- Geraldine
- Jeremy, comptable
- Veronique, ingénieur
- Thibaut, employé du TASQ
- Vincent
- Anne de Liège Creative
- Céline George, Jobiste Green Office

Groupe 2

- Nora travaille au Centre Culturel Ourthe et Meuse
- Julien
- Mailys Somnard, stagiaire Théâtre de Liège
- Olivier, travaille dans un centre psychiatrique
- Sébastien, entrepreneur
- Olivier, travaille au Musée des Transports en commun
- Lara, responsable des services publics au Musée des Transports en commun
- Giulia, ancienne stagiaire du Green Office

Groupe 3

- Alexandre Hagenmuller, membre d'une association
- Alexandre
- Nadège Mzergui
- Fanny Butinx, ville de Liège
- Bernard Vonèche, Liège Airport
- Michèle Joris
- Sandrine Breulet
- Pauline
- Sarah Robinet, Membre Green Office ULiège
- Titiana Talluto
- Marie-Eve Noiset de Liège Créative
- Jérémy, jobiste Green Office

Groupe 4

- Natasha travaille chez Urbagora
- Claude est conseiller à la SNCB
- Nelly Mujinga travaille chez John Cockerill.
- Marc est indépendant dans le bâtiment
- Florian travaille pour l'ASBL Tous à Pieds
- Pierre Duysinx travaille à l'ULiège
- Carine
- Eva Hallet, jobiste Green Office
- Aurore Falla de Liège Créative

Groupe 5

- Laëtitia, service pédagogique théâtre de Liège
- Dylan Éclosio
- Françoise, RTC Liège
- Audrey, chercheuse Smart City institute
- Louis Noël, jobiste Green Office
- Romain, expert en mobilité
- Christelle, Luxembourg Creative
- Loïc Luis, ingénieur entrepreneur
- Céline
- Jean Danis, ancien directeur
- Cécile Van de Weerd, Green office



Rêver Liège



"Pour nous déplacer, notre transport de rêve est..."

La Téléportation

Un moyen de transport où le temps est arrêté

Pouvoir voler par soi-même ou avec un tapis volant

Le vélo

Un vélo qui se téléporte pour garder l'aspect sportif

Une petite calèche

Un Nuage volant

Des toboggans qui traversent toute la ville

Un radeau qui traverse la Meuse

Un transport qui rend les montées faciles

Un transport collectif, convivial qui permet de se parler ex. pédalo-bus

Un transport où on peut admirer les paysages et vivre le trajet en collectif

Les transports en commun, la multimodalité

Un vélo à sustentation magnétique

Un pédalo collectif sur la Meuse

Des transports adaptés à la campagne

Des Vélos adaptés au handicap

Graines d'idées

Après les présentations de chacun des membres des groupes et de leur mobilité rêvée, les participant.e.s ont dressé la liste des normes et habitudes en terme de mobilité qu'ils aimeraient changer.

Rendre les transports gratuits

Flexibiliser les transports (horaires, à la demande)

Faciliter l'accueil de l'innovation

Laisser moins de place aux voitures

Créer une application pour toutes les mobilités

Interdire les véhicules thermiques

Interdire la circulation le dimanche (sauf urgences)

Moins de transports individuels

Créer un pass unique pour les transports

Plus de bienveillance envers chaque usager

Plus de gaieté : musique, expositions, couleurs

Mettre fin aux voitures-salaire

Autoriser paiement par carte pour tout transport

Créer un transport par besoin

Rendre tout transport partagé et accessible

Moins de transports en commun polluants

Créer des routes uniquement pour les vélos

Décider un quota de voitures par territoire

Trouver des solutions contre le vol des vélos

Instaurer un coût des transports proportionnel aux revenus

Créer des zones à faibles émissions

Créer un espace public adapté à tous les usagers

Compliciter la circulation automobile

Plus de parkings de délestage avec navettes

Faire des pistes cyclables respectées et sûres

Limiter la vitesse à 30km/h en ville

Créer des strates pour vélo (ravels et voies élargies)

Créer des routes pour vélos avec déviations en cas de travaux

Créer des amendes proportionnelles au revenu pour les voitures en ville

Davantage de passages piétons

Instaurer des initiatives ludiques, attractives ex. pédalo-bus

Plus de transports de nuit

Redynamiser commerces avec mobilité douce

Laisser au choix des habitants la vitesse de circulation du quartier

Plus de journées sans voitures en ville

Repenser les feux pour les piétons et non-automobilistes

Utiliser la Meuse pour se mouvoir

Ne plus avoir besoin de faire le plein

Mieux gérer et respecter les horaires des transports

Augmenter fréquence des trains

Revoir le code de la route et son respect

Ajouter un chronomètre aux feux

Pouvoir associer vélos aux autres transports

Adapter transports au handicap et sensibiliser

Créer des espaces publics attractifs

Renforcer sécurité trottinettes

Moins de béton

Repenser les bordures et signalisation, élargir trottoirs

Rendre la marche attrayante par la végétalisation

Uniquement véhicules partagés centre-ville

Rendre meilleure la lisibilité et lecture de l'espace

Améliorer état des routes

Concevoir une ville des 15min pour moins se déplacer

Désencombrer les trottoirs (vélos et trottinettes garés)

S'assurer de la présence de dépose-minute près des écoles et chemins sûrs

Imaginer des parking de dissuasion en périphérie (prix attractifs)

Créer un train urbain en S de Guillemins à Ans, Sclessin etc

Prioriser de façon obligatoire la Mobilité douce

Sensibiliser sur problèmes électrification véhicules

Améliorer la sécurité : bon état voirie, lieux contre vol, éclairage

Penser mobilité collective

Prendre exemple sur le Luxembourg : gratuité transports et affichage

Plus de place pour les mobilités douces quai Vanbeneden

Réduire l'effet frontière en se déplaçant

Rendre le Parking plus cher et davantage souterrain

Concevoir une application type Google Map avec tickets

Atténuer la différence de prix trop importante entre train et avion

Rendre les transports (surtout motos) moins bruyants

Ralentir et moins consommer contre congestion

Guider et faciliter les Connexions entre transports

Lisser les routes (pavés et trous béton dangereux)

Récits

Raconter son projet pour le mettre en action

Récits des projets pensés par les rêveur.euse.s de l'assemblée Mobilité

Habitude à changer : Plus de journées sans voitures en ville

ACTIONS : 0-1 AN :

- Redémarrer les moments sans voiture dans les quartiers en invitant à rejoindre le mouvement.
- Définir les transports d'urgence.
- Organiser une balade-réflexion dans chaque quartier pour réfléchir sur la mobilité du quartier.
- Réintroduire une psychologie fonctionnelle en fonction de l'envie d'augmenter les journées sans voiture.

1-5 ANS :

- Programmer des méga-journées sans voiture à plus grande échelle.
- Construire un parking de délestage en dehors de la ville.
- Redéfinir l'usage de la voiture de société en fonction de la réalité climatique

5-10 ANS :

- Meilleure gestion collective de la voiture de société.

RECIT : LIEGE EN 2030 :

Josette dit : « D'abord, on a testé par quartier. 'Engouement'. On a fait des balades de réflexion, dans chaque quartier pour y réfléchir à échelle locale. On a fini par mettre en place des parkings de délestage ; on s'est rendu compte qu'on pouvait rentrer autrement dans la ville. Les entreprises se sont prêtées au jeu et ont redéfini l'usage de la voiture de société, elles disparurent. Comme sur des roulettes, sans voitures » punctua Josette.

Jeanne dit : « Et la fin du pétrole n'a pas aidé ? »

Josette : « Oui, peut-être un tout petit peu, mais vraiment un tout tout petit peu. »

COORDONNÉES : Groupe 1

Habitude à changer : Faciliter la multimodalité

ACTIONS : 0-1 AN :

- Créer une application pour les trajets plaisir (en fonction du temps à disposition et des moyens ludiques/agréables) OU efficace (le moyen le plus rapide, parking inclus)
- Pass multimodal obligatoire (même fonctionnement que la taxe poubelle : « J'ai payé donc j'en profite »)
- Changer les façons de penser, les mentalités (SUV n'est plus un signe de réussite par exemple)

1-5 ANS :

- Accroître l'offre de transport en commun et améliorer la connexion entre chaque mode.
- Communiquer, sensibiliser et faire passer le message

5-10 ANS :

- Renforcer l'offre de transport existante (en commun/ partagée/ douce)
- Transport en commun flexible

RECIT : LIEGE EN 2030 :

Je sors de chez moi pour aller au cinéma. Mon réflexe, c'est d'ouvrir « You Go », mon appli préférée que j'utilise depuis un bon moment pour choisir mon trajet. Comme j'ai du temps aujourd'hui, je vais choisir un trajet ludique, je veux en profiter un max. L'appli propose alors de traverser la Meuse en kayak, puis je pourrai prendre un roller pour le quai avant de prendre le télésiège avec une vue sur la ville. 30 minutes en tout, parfait. Et tout cela est couvert dans mon pass multi-transport. Merci la ville, enfin une taxe dont je profite !

Arrivé au ciné dans les temps, bien installé dans mon siège, les pubs commencent (et oui, il y en a toujours...). La première : recrutement de profs en mobilité, ça fait 5 ans que c'est imposé dans toutes les écoles. Une belle réussite. La deuxième, un grand groupe recrute avec un abonnement mobilité super flex : parapente, kayak,... que des moyens atypiques.

Quand je sors du cinéma après avoir vu le (ou plutôt la) dernier(e) James Bond, qui a remplacé ses voitures de luxe par le vélo, le tram et le wagon-bar du train, je regarde les panneaux publicitaires au bord des routes complètement désertées par les SUV et autre.

Ensuite, j'ai rendez-vous au café d'à côté avec mes potes CEO de grandes entreprises qui arrivent tour à tour en tram, bus, roller, vélo, busway, parapente, moonwalkers,... . Parmi les CEOs, un petit concours à celui qui arrive le 1er mais avec le moyen de mobilité le plus original y compris le plus âgé venu avec un minibus parti de chez lui et arrivé devant la porte de notre café préféré.

COORDONNÉES : Groupe 1

Habitude à changer : Liège sans voiture, centre-ville apaisé

ACTIONS : 0-1 AN :

- Prendre exemple sur les villes où c'est le cas (ex. Maastricht), se documenter
- Définir la zone sans voiture en consultant la population
- Compliquer la circulation en ville (barrer routes sauf pour locaux)

1-5 ANS :

- Communiquer
- Créer une zone 30 km/h au centre
- Plus de rues et plus de pistes cyclables
- Barrer plus de routes réservées aux habitants du centre

5-10 ANS :

- Centre-ville (axe du tramway) dénué de voitures
- Requalification des espaces envahis habituellement par les voitures en espaces publics de qualité (pour les piétons, la nature, les vélos, les transports en commun, ...).

RECIT : LIEGE EN 2030 :

Jules vient de Charleroi et est surpris par les aménagements qui ont permis de vider le centre-ville de ses voitures.

Camille lui explique : « On a commencé par aller voir d'autres villes qui avaient mis en place des projets similaires. Ça prouvait que c'était possible et que le résultat était top. Une ville apaisée, une meilleure qualité de vie. Ensuite, on a défini une zone « sans voiture » le long de l'axe du tram. On a consulté la population et on a déterminé un plan d'action sur 10 ans. Ensuite, on a commencé à compliquer la circulation dans certains quartiers et à mettre des rues en circulation locale.

La ville a ensuite lancé un grand plan de communication dans les grands lieux de rassemblement (cinémas, théâtres, ...). La vitesse de circulation a été définie à 30 km/h dans tout le centre. Beaucoup de nouvelles pistes et rues cyclables ont vu le jour, et de nouvelles rues ont été réservées à la circulation locale.

Aujourd'hui, en 2030, nous récoltons les fruits de 10 ans de travail. C'est cette année que le nouveau parc vient d'être inauguré ... C'était un parking il y a 10 ans ! On vient de faire les comptes : 250 arbres ont été plantés là où on ne trouvait que des voitures. La qualité de l'air s'est nettement améliorée et la pollution sonore a fortement diminué ... mais tout n'est pas terminé ... Il y a encore de nouveaux projets à mettre en œuvre. »

COORDONNÉES : Groupe 2

Habitude à changer : Performance des Transports en commun

ACTIONS : 0-1 AN :

- instaurer un système « parrains et guides » qui peuvent offrir des trajets gratuits et encourager à prendre les transports en commun
- Plus grande amplitude des horaires des Transports en commun, notamment la nuit et dans les campagnes

1-5 ANS :

- Créer une application multimodale qui expliquera comment se rendre d'un point A à un point B, qui permettra l'achat du titre multimodal, qui indiquera le temps du trajet et qui expliquera comment voyager et avec qui. L'appli proposera aussi un système de charge pour les objets lourds et des lieux pour entreposer ses affaires/vélo

5-10 ANS :

- Transports plus sûrs et adaptés aux jeunes enfants qui permettra d'augmenter leur autonomie et l'aspect ludique des transports

RECIT : LIEGE EN 2030 :

C'était quand j'avais 5 ans, mes parents ont invité des amis à venir dans le centre en transports en commun. Je me souviens qu'ils en ont profité pour bien faire la fête. C'était le début du parrainage des transports en commun. Au milieu de la nuit, ils avaient des solutions efficaces pour rentrer en sécurité. Le lendemain, on est retourné tous ensemble faire la fête !

Avec maman et papa, nous utilisons « Bouge à Liège », la nouvelle application de mobilité douce ou en commun. En deux clics, plein de propositions de trajets et la possibilité d'un ticket multimodal. Plus besoin non plus de transporter le matériel du boulot de maman, elle déposait tout dans un véhicule prévu et hop ! elle le retrouvait plus loin !

Maintenant, mon petit frère va à l'école primaire avec les bus musicaux et de bavardages qu'il va chercher seul à l'arrêt. Il est sûr d'en avoir un toutes les dix minutes. Quand il va chez son copain le soir ou au judo, il prend aussi un bus comme cela. Je suis content pour mon petit frère car moi je devais toujours demander à papa et maman pour me conduire.

COORDONNÉES : Groupe 2

Habitude à changer : Favoriser la marche

ACTIONS : 0-1 AN :

- Végétaliser les rues
- Valoriser la place de l'artiste dans la ville
- Ouvrir un espace pour que le valeureux liégeois puisse être
- Permettre aux citoyens de tisser des liens entre voisins

1-5 ANS :

- Aménager les rues scolaires
- Attirer/ouvrir le regard/l'attention sur la nature
- Sécuriser les trottoirs (matériaux, largeurs, éclairages intelligents, etc)
- Créer une signalétique temporelle
- Réglementer les flux de micromobilité
- Piétonner les rues pour des activités qui visent à tisser du lien
- Apporter une dimension humaine dans la ville

5-10 ANS :

- Recentraliser les commerces
- Concevoir des parkings hors centre
- Ville où la quiétude et le bien-être font partis intégrants de cette dernière et où le bruit est réduit et où l'on peut admirer le ciel étoilé.

RECIT : LIEGE EN 2030 :

« Fermez vos yeux, vous voyez le vent ? Vous l'entendez, vous le ressentez par tous vos sens. Il est bon d'être assis sur ce banc. Ecouter ces rires d'enfants dans la rue. Comme les arbres ont grandi depuis qu'on les a plantés il y a 7 ans. Des groseilles ont poussé et tout le monde peut les déguster. La rue est devenue un espace convivial évoluant au rythme des saisons, où le valeureux liégeois ressent son cœur qui bat. Qu'elle est belle notre ville, les artistes s'expriment à chaque coin de rue et nous pouvons contempler leurs œuvres en déambulant simplement en toute sécurité dans d'immense piétonniers éclairés subtilement. »

COORDONNÉES : Groupe 3

Habitude à changer : la multimodalité au quotidien

ACTIONS : 0-1 AN :

- Des dimanches/jour sans voiture
- Cartographier les réseaux de mobilité de la ville de Liège
- Permettre en place une carte des différents itinéraires à pied, en vélo... indiquant les durées et les kilomètres
- Avoir des boxes/boîtes pour les vélos (afin de les entreposer en toute sécurité)
- Mettre des incitants fiscaux forts afin de pousser le covoiturage, le vélo...

1-5 ANS :

- Parkings vélos sécurisés (aux nœuds de mobilité)
- Imposer (charge urbanistique) la mise à disposition de zones de parking vélos et mettre à disposition un réseau des parkings en ville
- Renforcer l'offre de transports collectifs et organiser un redéploiement des lignes en fonction des besoins
- Planter des arbres fruités, faire en sorte de végétaliser la ville

5-10 ANS :

- Permettre l'approvisionnement énergétique en ville (bornes de chargement) afin de recharger son vélo, sa voiture, etc ;
- Définir un plan stratégique de la redistribution des espaces ;
- Création d'une plateforme multimodale et faire en sorte que la multimodalité s'applique également aux camions de marchandises (les camions devront se garer à l'écart de la ville et les marchandises sont transportées vers les magasins via un acheminement multimodal.

RECIT : LIEGE EN 2030 :

« En 2030, je consulte le calendrier sur mon frigo et aujourd'hui c'est le samedi sans voiture comme le jeudi et le mardi dans mon quartier. Sur l'application mobile je consulte les différents modes de transports selon la durée et l'effort physique à fournir. Je sors de chez moi et sur la Meuse je vois un paquebot vélos cargo transportant les marchandises pour les commerces de la ville. Aujourd'hui je ne travaille pas car je suis en totale flexibilité et je vais prendre un café en terrasse, je peux laisser mon vélo en toute sécurité dans un parking grâce au réseau de mobilité multimodal, ce dernier sera chargé à mon retour grâce aux bornes mises à disposition. Je vérifierai la pression de mes pneus en cours de route. Cette après-midi, j'ai un rendez-vous, je prendrai la navette collective qui passe toute les 5 minutes. Mon trajet de retour se fera en toute sécurité grâce à l'éclairage public. »

COORDONNÉES : Groupe 3

Habitude à changer : Qualité du service de transport collectif

ACTIONS : 0-1 AN :

- Plus d'informations fiables et facilement accessibles
- Gratuité des transports publics
- Accountability du service public : en cas de manquement, « recours » possible pour les usagers.

1-5 ANS :

- Meilleure circulation (diminution des voitures individuelles)
- Parcours en boucle (max 10 min d'attente pour un transport en commun)
- Valorisation des employés TEC et SNCB (salaire, condition, statut)
- Structure institutionnelle des organes de décisions au TEC à revoir (aucune participation citoyenne actuellement)
- Plus de transparence et de consultations sont souhaitables

RECIT : LIEGE EN 2030 :

« En 2025, lorsque je me présente à l'arrêt de bus, j'ai une information précise et fiable de l'heure d'arrivée du prochain bus. Quand le bus arrive, je monte et je n'ai pas besoin de scanner un titre de transport. Je salue le chauffeur et vais m'asseoir. Je peux émettre mon avis sur le service grâce à des boutons présents dans le bus. En cas de problème, j'ai la possibilité d'émettre un recours via le site web. En 2030, je me rends à l'arrêt et très rapidement (en quelques minutes) le transport en commun arrive. Je rentre dans celui-ci et suis accueillie par un personnel sympathique et à l'écoute car ses conditions salariales et de travail sont excellentes : 20h par semaine ça rend heureux ! Après mon trajet, j'ai remarqué un manquement au niveau de l'itinéraire et de la propreté du véhicule, j'en prends bonne note pour la prochaine réunion de consultation requise par l'organisation des usagers. Cette organisation portera nos revendications auprès des autorités qui seront légalement obligées de les écouter et de motiver tout refus de ne pas les appliquer. »

COORDONNÉES : Groupe 4

Habitude à changer : Aménagement public

ACTIONS : 0-1 AN :

- Informer, sensibiliser, encourager
- Réfléchir de manière simultanée à plusieurs échelles (de l'agglomération au détail du pavé)
- Oser l'exclusion de certains modes (pas de voitures au centre par exemple)
- Utiliser plus la Meuse
- Oser la création, l'innovation (sobriété et simple)
- Penser à l'agrément au même titre que fluidité, et sécurité
- Accentuer le délestage

1-5 ANS :

- Rue ville fleurie/verte
- Séparer les voiries
- (Re)équilibrer l'espace (aménagements concrets)
- Augmenter les piétons
- Zones d'exclusion et parkings de délestage
- Créer un bouwmeester de Liège

5-10 ANS :

- Rue ville lumière
- Utiliser la troisième dimension
- Système intelligent de l'espace (lumineux, visuel)

RECIT : LIEGE EN 2030 :

« Je viens d'être nommé bouwmeester de la ville de Liège. Nous venons de lancer un plan de réflexion globale de la ville. Nous allons oser mettre en place de grands parkings de délestage pour laisser les voitures en dehors de la ville et mettre en place de grandes zones piétonnes au centre-ville. L'espace est rééquilibré entre les différents modes de déplacement et de transport.

Nous venons d'inaugurer un mobility lab pour réinventer la mobilité et imaginer des modes permettant de revenir à plus de sobriété dans les déplacements. Une grande campagne d'information et d'éducation vient de démarrer.

Après la rédaction du cahier des charges, j'ai fait appel à Marc, chargé des travaux, pour entamer la construction de zones d'exclusion et de parkings de délestage ainsi que la création de zones vertes et fleuries. Ces travaux d'innovation ont duré 2 ans. Cela a permis à notre chargé de travaux d'entamer l'amélioration des piétons, la séparation des voiries pour chaque mode de mobilité et pour rééquilibrer l'espace commun et partagé. Au grand bonheur des habitants liégeois, les travaux n'ont pris aucun retard.

Nous sommes en 2050, je vais être pensionné comme bouwmeester de la ville.

Liège est apaisée. La circulation est sécurisée et on éprouve du plaisir à se déplacer de manière fluide (que l'on soit piétons, cyclistes, automobilistes, chauffeurs de transports en commun...) Les déplacements permettent d'apprécier la ville en toute convivialité. Des systèmes intelligents permettent de rediriger les personnes qui se trompent d'espace (ex : piéton sur une piste cyclable). Notre plus grande prouesse a été d'utiliser plusieurs dimensions de la ville : la route mais aussi la Meuse.

COORDONNÉES : Groupe 4

Habitude à changer : Faciliter la mobilité à l'université avec un nouveau transport adapté

ACTIONS : 0-1 AN :

- Plus de sécurité
- Plus de confort (douche, vêtements,)
- Plus écologique
- Plus lent 30-40 km/h
- Vitesse VS Distance
- Hybride Musculaire/Electrique
- Taille 1 ou 2 pers
- Poids 30-40 kg
- Levée de fonds

1-5 ANS :

- Création du prototype en Low tech et promotion pour une mobilité plus légère.
- Première réalisation

5-10 ANS :

- Utilisation du SAV
- Optimisation du service
- Réduction de l'impact

RECIT : LIEGE EN 2030 :

Seed Stout Up crée la Start up pour élaborer un véhicule minimaliste à impact réduit.

On est en 2030, on a récupéré 10 millions de fonds public car la Région Wallonne s'est rendu compte de la valeur écologique du projet. Cela permet la création de véhicules à faible impact et disponible en Open Source. Afin de faciliter l'utilisation des étudiants et des travailleurs se sont appropriés des véhicules en locations pour aller au kot le dimanche et au boulot en semaine.

COORDONNÉES : Groupe 5

Habitude à changer : Une mobilité à l'université dépendante des bus

ACTIONS : 0-1 AN :

- Tous les cours de BAC sont désormais sur le même site la journée.
- ULG 25000 étudiant
- Facilitation du covoiturage.
- Faciliter l'accès au vélo. Avec des politiques de prêt/leasing de vélo. Accompagné de douches proches des amphis.
- Une fois par an organiser une journée sans voiture.

1-5 ANS :

- Campagne grand public pour changer les freins culturels. Ex : 1 Classe va une fois par semaine en vélo.
- Faire évoluer les normes sociales pour accepter les nouvelles modalités.
- Système de bus avec Wagon pour monter les vélos de la ville au Sart Tilman.
- 1 fois par moi journée sans voiture sur le Sart Tilman.

5-10 ANS :

- Ulg -> Tous les cours de BAC sont désormais en ville.
- 1 fois par semaine, journée sans voiture.
- Ralentissement de la mobilité et des besoins en transport de manière générale.
- Modifier la pédagogie pour ne plus avoir besoin de grands auditoriums.

RECIT : LIEGE EN 2030 :

En 2030, le jeune Thomas qui est doctorant a vécu une folle évolution en modifiant ses habitudes de transport. Il a troqué sa voiture contre un abonnement de bus car c'est dernier sont maintenant plus rapide. Il a également commencé à faire de plus en plus de vélo et à télétravailler afin de limiter au maximum c'est besoin en transport.

Le Sart Tilman est redevenu un poumon vert et les étudiants peuvent désormais suivre leurs cours dans le centre de Liège. Le centre-ville est donc maintenant beaucoup plus animé et vivant avec les étudiants.

COORDONNÉES : Groupe 5

ANNEXE : Texte de Nicolas Ancion

**"Ce n'est pas très difficile
Non non
D'imaginer un monde idéal
Où il suffirait de visualiser le lieu où on a envie de se rendre
Pour y apparaître
Pouf comme ça
Juste en fermant les yeux
Ou en claquant des doigts
En remuant le bout du nez
(désolé, ça ne je ne sais pas faire)**

**Ce serait bien
Hein
C'est un truc dont je rêvais tous les matins en traversant la ville pour me rendre à
l'école
Depuis la rue Hocheporte jusqu'à la rue Saint-Gilles — ça ne s'invente pas —
Et sur le chemin du retour le soir, j'en rêvais encore
Surtout en remontant les 128 marches au bout du boulevard pour rejoindre le pied du
Mont Saint Martin
J'en rêvais
Mais — désolé — ça n'existe pas
Pas encore
Pas plus aujourd'hui qu'il y a quarante ans
(Quand on voit les problèmes qu'on a déjà pour construire un bête réseau de tram
A Liège,
On n'est pas tout à fait prêts à inventer la téléportation)**

**Alors, en attendant,
On peut quand même imaginer un monde idéal
Ce n'est pas très difficile
Non non
Où on commencerait pasr arrêter tout simplement de s'identifier à son moyen de
transport**

**C'est un étiquetage injuste :
Pourquoi peut-on dire je suis piéton, cycliste ou automobiliste
Et pas je suis bussien ou chemin-de-ferrisé ?
Personne ne dit je suis pousseuse de poussette
Ou chauffeur de fauteuil roulant**

Tous ces petits tiroirs sont injustes et mal adaptés
Parce que le type dans sa belle voiture électrique
Qui roule comme un malade sur les boulevards
En ignorant les feux et les piétons

Après son accident

Il sera bien obligé dans son fauteuil roulant
De râler sur les cons comme lui garés sur les trottoirs
Et même bien avant ça

Dès qu'il aura rangé son char à pneus gonflables

— dans un endroit où ce n'est pas autorisé sans doute, on est à Liège, le droit à se garer
comme une merde doit être inscrit à l'encre très sympathique dans la constitution
ardente, on pourrait même parfois croire en passant dans certaines rues que c'est
l'article premier —

Dès qu'il aura verrouillé sa caisse donc

Bip Bip

Il faudra bien qu'il aille à pied pour quelques mètres
Il faudra bien qu'il se déplace sur ses deux jambes

Et c'est le même, exactement le même, qui roulait comme un con quelques minutes
plus tôt

Qui insultera le type qui ne le laisse pas traverser quand il en a envie

Qui gueulera sur le cycliste qui ne le frôle même pas

Mais roule sur le trottoir

Et réciproquement, on pourrait dire la même chose

Du piéton monté dans sa voiture

Du passager de train qui enfourche son vélo une fois arrivé à la gare

De la fille en chaise roulante qui reprend le volant

Sans parler des trottinettes électriques

— ah non je me le suis promis, je n'en parlerai pas

Je tiendrai bon —

Toutes ces étiquettes sont pourries

De toute façon

Quel que soit le moyen de bouger

Même sur des patins à roulettes

sur des échasses

sur un cheval roux borgne et boiteux

ou dans une caisse à savon

à bord d'un avion à pédales

d'un métro unipersonnel et automatisé

voire d'une fusée spatiale à très courte portée

Peu importe

On n'est jamais qu'un con qui fait n'importe quoi

Et qui ne respecte rien

Aux yeux des autres.

Alors je referme le dossier
Je ne vais pas m'attarder là-dessus
Mais ce serait plus simple quand même
Si au lieu de défendre son bout de gras
Chacun obsédé par son petit pré carré
On prenait du recul

Et qu'on se disait qu'une ville
C'est un lieu extraordinaire
Un sanctuaire
Un espace magique où tout est partagé
Le fleuve qui nous sépare
Les arbres qui nous ont vu grandir
Les vieilles façades
Et les pavés glissants sous la pluie
Les rues étroites
Les ponts bruyants
On doit tous faire avec
On doit tous faire ensemble
Et en même temps
C'est ça qui est beau

Et qui est compliqué bien sûr
En vérité, tout est compliqué,
J'ai dit n'importe quoi au début de ce texte
Même rêver n'est pas simple

Mais si on veut aller plus loin
Ou même pas plus loin, juste au même endroit
Mais mieux,
— ce qui ne veut pas dire plus vite, mais au contraire
plus doucement,
d'un pas paisible
sans complications
sans mille détours
en évitant les obstacles

Il faudrait tout remettre à plat
— et je ne parle pas seulement ici des pneus des 4x4 garés sur les trottoirs —
Il faudrait tout remettre à plat
— et je ne parle pas seulement ici des collines trop raides, de la côte d'Ans et de la route
de Herve—
Il faudrait pouvoir tout gommer et rendre la priorité
à ce que nous avons en commun :

**Un espace magnifique et des corps en état de marche
Ou en état de se déplacer du moins
des corps capables de savourer ce qui nous entoure
Sans marcher ni rouler dans une déjection canine
— eh merde, je m'étais promis ça aussi : pas d'allusion aux crottes ou aux tas
d'immondices, certains pourraient prendre ça pour des attaques personnelles —**

**où en étais-je ?
des corps capables de savourer ce qui nous entoure — disais-je —**

**le vent, le soleil même parfois,
le silence
les fenêtres les hauts murs les petites portes
les parcs les escaliers tordus
les enfants dans la rue avec ou sans ballon
les ados assis par terre
les vieilles à leur balcon ou derrière un rideau
les étudiants qui n'étudient pas beaucoup pas souvent pas longtemps
du moins quand on les voit mais qui boivent pas mal
les promeneurs de chiens
les demis-sots qui errent en zig-zag
puis tous ceux qui font la manche pour s'acheter des sandwiches**

**Savourer ce qui nous entoure :
les boutiques aussi
les terrasses
les bars les restos les places
bref tout ce qui fait que la ville est autrement plus vivante que la campagne.**

**Il faudrait tout remettre à plat
tout gommer et rendre la priorité
à ce que nous avons en commun
l'espace, l'espace, encore et toujours l'espace
aujourd'hui bouffé de tous côtés par les travaux
mais qui risque — une fois libéré — d'être à nouveau conquis par les voitures
qui s'alignent dans toute les rues quand elles sont à l'arrêt
qui ne font que passer
vrombir
enfumer
mais qui réclament sans cesse le droit de s'immobiliser n'importe où n'importe quand et
gratuitement**

Il serait temps de faire preuve de vraie mobilité
Et d'aller voir ailleurs
Comment les autres ont fait
Ceux qui vivent dès à présent au XXI^e siècle
Les villes qui se sont transformées
Celles qui attirent le monde parce qu'elles se sont apaisées
— vous imaginez ce qu'il y a derrière ce mot « apaisé » ?
Le retour de la paix,
ça veut tout dire de nos villes en guerre
où chacun en veut à tous les autres
et confond son nombril avec le trou du cul du monde —

Les villes apaisées, c'est tout simple, elles ont suivi la même recette miracle :
elles ont fait de la voiture individuelle la dernière des priorités.
Tout le reste passe avant.
Tout vaut mieux qu'une bagnole avec un humain dedans.

Oui, c'est une guerre contre la voiture, sans doute.
Mais c'est une guerre d'indépendance
La voiture individuelle — ce monstre de métal —
a colonisé notre espace et nos esprits

Et si ces envahisseurs d'un autre temps, ces méchants à moteur, veulent vraiment venir
de leurs lointaines campagnes, de leurs jolies banlieues à quatre façades, il va falloir
qu'ils paient, ces vilains automobilistes, qu'ils respectent des critères, qu'ils ne polluent
pas trop, qu'ils se garent où on souhaite qu'ils se rangent,
puis qu'ils adoptent d'autres moyens de bouger, ceux d'une ville d'aujourd'hui :
le pied, le vélo, le cuistax, le trottinard, le traineau, que sais-je
l'imagination est sans limite

Tandis que la ville, elle n'a que ça : des limites.
Des limites pour lesquelles il faut qu'on milite

De l'espace limité, à partager.
Une tolérance au bruit, à respecter.
De l'air à renouveler plutôt qu'à épaissir.

Les villes apaisées, c'est tout simple, elles ont suivi la même recette :
Elles ont repris confiance en elles.
Elles se sont dit qu'elles étaient belles, qu'on viendrait les admirer,
qu'on s'y rendrait pour profiter de leurs charmes,
Et que ceux qui s'y installeraient, aujourd'hui comme demain,
Seraient fiers d'y vivre parce qu'elles seraient plus calmes
Plus vivantes
Plus mobiles
Que toutes les autres villes

**Plus vivantes
Plus mobiles
Que toute les autres villes**

**Parce qu'une ville aussi, ça bouge
Mais ça bouge toujours mieux ensemble que chacun dans son coin**

**Parce qu'une cité c'est un lieu d'échange
Un carrefour[1]
Un lieu de partage, un lieu de vie
Pas un simple lieu de passage**

**La circulation, ce ne sont pas juste des entrées et des sorties, encore moins des transits ;
Non, ce sont des errances, des balades, des explorations
Ce sont des trajets, des itinéraires, des allers et retours
D'un point qu'on aime à un autre qu'on adore
 en passant par des tas de lieux qui nous fascinent
C'est aussi ça, une ville :
 passer mille fois devant une bâtisse avant d'un jour oser franchir la porte ouverte
Celle d'un théâtre, d'un musée, d'un temple, d'une mosquée, d'une église, d'une
bibliothèque
Celle d'une école, d'un funérarium, d'une clinique
 (parce que la vie n'est pas drôle tous les jours)**

**Pour le dire très vite
Une ville, ça bouge dans tous les sens
Tous les jours
Tout le temps
Même les jours de batte
Même durant les chantiers interminables
Même pendant la Foire**

**Même quand le tram sera là
Parce qu'il est temps de le dire, de l'écrire, de le crier,
Ce tram ne va pas résoudre grand-chose
Il est trop petit, trop timide
Il manque d'envergure
Il n'ose même pas s'aventurer ailleurs qu'au fond de la vallée
Mais c'est un bon début
Il faudra d'autres lignes
D'autres solutions
D'autres manières de vivre au fond
Que ce soit au bord du fleuve, en haut des collines ou sur tous les espaces entre les deux**

Il va falloir l'aimer, notre ville

De tout cœur

De toutes nos forces

De toute urgence, surtout

Pour convaincre les autres

Tous les autres

Que c'est ici qu'on est le mieux

Que c'est ici qu'on est heureux

A pied, à cheval, sans voiture

Ou même avec, allez,

Mais des petites alors

De toutes petites voitures

Légères comme le sucre sur les croustillons d'octobre

Discrètes comme les impasses qui se cachent ça et là à travers la ville

Ou des voitures partagées, qui ne restent jamais en place

Des taxis en d'autre mots

Ou des petites voitures qu'on échange

très contre une grosse ou un minibus quand on a besoin d'emmener toute la famille
 loin et quand il n'y a pas de train

 contre une camionnette quand on doit déménager

 contre un corbillard quand on se dit qu'on aura plus besoin de rouler très
longtemps

Il va falloir du courage

Et de l'ambition

Pour repousser les limites de la ville

**Pour réparer les erreurs qui ont fait de Liège un petit bout de la grande agglomération
liégeoise**

**Pour rappeler que Liège c'est près de 800000 habitants, dont bon nombre se sont
installés**

Loin du centre,

**Si loin qu'ils ont l'impression d'être à la campagne alors qu'ils sont juste dans la banlieue
verte**

Il va falloir de l'imagination

Et de l'énergie

Pour rêver une ville, demain

Qui ne ressemble en rien à un embouteillage

A un bouchon

Ou alors un vrai bouchon en Liège

Comme celui qui saute quand on sabre le champagne

Et que la vie pétille

**Une ville demain pétillante,
Habitée, pleine d'une vie
Qui grouille
Qui agite les rues
Qui remplit les trottoirs
Qui résonne dans la nuit
Qui fait battre et danser le cœur de la cité
Encore et encore
Jusqu'à ce que tout ceux qui évitent Liège
Depuis bien trop longtemps
Y reviennent en courant
En rampant en boitillant
En s'excusant peut-être**

**Parce que Liège pétillait bien avant qu'on invente la voiture
Parce que Liège pétille depuis plus de mille ans
Et continuera à le faire
Même quand il n'y aura plus de pétrole pour les pneus et pour le carburant
Et que même engluée, même embouteillée,
elle sera toujours plus remuante
Liège
Que bien des villes concurrentes
Où on se déplace peut-être plus facilement
Mais où rien ne bouge jamais**