



## Questionnaire #elections2018

En prévision des élections communales, le GRACQ Liège a présenté au printemps, son mémorandum comprenant 1 objectif et 8 actions. Ce mémorandum a ensuite été présenté à l'ensemble des formations politiques. Par la suite, un questionnaire comprenant 10 questions a été envoyé aux partis rencontrés afin de connaître le positionnement de chacun quant à nos revendications. Ce document reprend les réponses reçues.

### 1. BUDGET

Lors des négociations pour une future majorité, votre formation politique pèsera de tout son poids pour que soit inscrit dans la prochaine déclaration de politique communale, un budget communal « vélo » par an et par habitant de : ..... € \*

Liste		Commentaires
DÉFI	10	Arriver à 10 euros par habitant pour la fin de la législature (les finances communales liégeoises étant ce qu'elles sont...). DÉFI partage le constat du GRACQ sans investissements dans des infrastructures de qualité, on arrivera pas à augmenter l'utilisation du vélo à Liège.
PS	10	Nous voulons tout d'abord préciser que le chiffre de 2,2 € an n'est pas correct. Il ne tient compte que d'une partie des budgets prévus pour les cyclistes. A titre d'exemple, il ne tient pas compte des 4,5 millions € inscrits pour la transformation du Boulevard de la constitution, qui accordera une place importante aux vélos. Il ne tient pas compte non plus des 30.000 € prévus pour la rénovation et l'extension du marquage au sol (sur un budget total de marquage de 110.000 €). La liste est encore longue. Ensuite parle-t-on de la part propre « ville de Liège », ou du montant total, subsides compris ? Si l'on prend le premier chiffre, il faut être conscient que le montant maximum autorisé pour TOUS nos investissements (bâtiments, routes, habillement, informatique,...) est de 125 € par habitant. Mais si l'on prend le second (subside compris), on constate, par exemple, que les 6,4 millions € que nous avons obtenus de la Région sur 2 exercices budgétaires pour créer un corridor vélo jusqu'à Coronmeuse représentent 16 €/hab/an. Plutôt que nous restreindre à un chiffre, nous nous engageons à inclure les déplacements vélos sécurisés dans tous nos projets. Nous voulons une vraie politique de rupture en la matière.
PTB	25	
MR	12,5 € à 15 €	25 à 30 millions sur 10 ans. Le prix de rénovation d'un seul de nos derniers musées (exemple, au parc de la Boverie)
CDh	25	ce budget comprend les subsides que la Ville pourrait obtenir des instances provinciales, régionales et européennes.
VERT ARDENT	10	Dans notre programme nous avons inscrit le chiffre rond de 2 millions d'euros par an. cela nécessite quelques précisions car, comme on le sait, on peut tout faire dire aux chiffres.  Nous nous engageons sur un budget de 2 millions € pour la part VILLE. En complément, nous construirons une réelle stratégie cyclable à travers laquelle nous irons chercher tous les subsides possibles pour la mener à bien, que ce soit au niveau régional ou, qui sait, demain, à la Fédération Wallonie Bruxelles, au fédéral ou à l'Europe. Pour ça, il faudra que ces différents niveaux de pouvoir développent une stratégie cyclable sérieuse, à commencer par la Région Wallonne. (Alors que le plan Wallonie Cyclable lancé par Philippe Henry lors de la précédente législature avait donné un coup d'accélérateur au vélo en Wallonie, nous assistons depuis 2014 à une régression des ambitions



		<p>cyclables wallonne.)</p> <p>Il faudra également déterminer ce qui concerne le budget cyclable lorsqu'une politique est menée. Par exemple, lorsqu'un quartier est mis en zone 30, il est inadmissible que le budget vélo supporte à 100% les aménagements (comme c'est le cas à Bressoux). Nous pensons qu'une clé de répartition devrait être mise en place de façon concertée. On pourrait par exemple convenir que le budget vélo supporte 30% des aménagements pour une zone 30, 20% pour une rénovation de voirie avec intégration d'une piste cyclable, ...</p> <p>Nous voulons également réaliser un monitoring du budget par mode de transport afin d'avoir une idée des sommes investies pour chaque mode et leur évolution.</p>
VEGA	20	<p>Les investissements nécessaires à adapter Liège à la pratique massive du vélo se chiffrent, au bas mot, en dizaines de millions d'euros. Ces investissements concernent d'ailleurs en grande partie des infrastructures régionales (c'est notamment le cas de la plupart des ponts sur la Meuse). Par ailleurs, la Ville est exsangue sur le plan financier (pour des raisons à notre avis largement extérieures, en particulier l'inéquité gravississime dans la répartition du financement des services métropolitains). Nous ne souhaitons donc pas faire croire que la Ville pourra seule organiser le changement d'ère auquel nous aspirons en matière cyclable. Néanmoins, nous pensons que le budget communal doit être substantiellement augmenté, ce qui passera par la mobilisation de recettes supplémentaires.</p>

## 2. RÉSEAU STRUCTURANT

Lors des négociations pour une future majorité, votre formation politique pèsera de tout son poids pour que soit inscrit dans la prochaine déclaration de politique communale, la création d'un réseau cyclable structurant répondant aux critères suivants : sûr, rapide, cohérent, confortable et agréable.

**100% de réponse : Oui, il s'agit de notre priorité en matière de politique cyclable**

Liste		Commentaires
DÉFI	Oui	
PS	OUI	Notre programme prévoit explicitement de « multiplier l'aménagement de sites propres pour les cyclistes dans un rayon de 20 minutes (6km) autour du cœur de la ville ».
PTB	OUI	
MR	OUI	Notre programme est consultable sur notre site et en matière de mobilité, nous avons mis le vélo en premier.
CDh	OUI	
VERT ARDENT	OUI	Le développement d'un réseau structurant figure parmi nos 12 priorités politiques, extraites de notre programme de 80 pages reprenant plus de 300 propositions. Celles-ci ont été sélectionnées et approuvées par l'ensemble de l'assemblée de Vert Ardent à travers un processus d'intelligence collective. Une attention particulière sera apportée à la largeur des corridors afin d'anticiper le développement des vélos à assistance électrique et vélos cargos.
VEGA	OUI	Oui, il s'agit de notre priorité en matière de politique cyclable



### 3. LIAISONS INTER-QUARTIERS

Lors des négociations pour une future majorité, votre formation politique pèsera de tout son poids pour que soit inscrit dans la prochaine déclaration de politique communale, la création de liaisons cyclable inter-quartiers ?

**100% de réponse : Oui**

Liste		Commentaires
DÉFI	Oui	
PS	Oui	Notre programme prévoit explicitement de « réaliser les chaînons manquants identifiés dans le plan communal cyclable et les connections avec les itinéraires existants »
PTB	Oui	
MR	Oui	C'est une évidence pour nous.
CDh	Oui	
VERT ARDENT	Oui	Le travail d'identification des points noirs réalisé par le GRACQ est précieux. La ville de Liège aurait tort de ne pas s'en saisir. En cas de montée en majorité, nous voulons redynamiser et renforcer la commission consultative vélo, notamment en lui donnant un droit d'initiative et en la consultant sur tous les dossiers d'aménagement public de la ville (à travers une plateforme en ligne par exemple). Nous voulons être à l'écoute du terrain et des cyclistes des différents quartiers pour améliorer leur quotidien. Le travail sur les liaisons inter quartiers et entre les corridors vélos et les quartiers sera une priorité. Une autre des priorités de Vert Ardent est la mise en place d'un budget participatif d'un million d'euros par an. Les projets déposés pourraient concerner des aménagements cyclables. <a href="https://vertardent.be/budget-participatif-1-million/">https://vertardent.be/budget-participatif-1-million/</a>
VEGA	oui	Nous sommes particulièrement attentifs, ici, à la question du franchissement des infrastructures (autoroutes, chemin de fer) et des cours d'eau. Nous souhaitons, pour cette raison, la construction, à moyen terme, de plusieurs nouvelles passerelles cyclo-pédestres, notamment entre le Val-Benoit et Kinkempois (pour créer une jonction Sclessin-Angleur satisfaisante), entre les deux partis de Glain (au-dessus de l'autoroute), entre le Barbou et Bressoux, sur l'Ourthe à Chênée, ou encore entre le stade du Standard et Ougrée,...

### 4. ZONE 30

Lors des négociations pour une future majorité, votre formation politique pèsera de tout son poids pour que soit inscrit dans la prochaine déclaration de politique communale, la généralisation des zones 30 à l'échelle des quartiers.

**Ne se prononce pas : DÉFI**

**Oui : Tous les autres partis**

DÉFI	/	La généralisation des zones 30 à l'échelle des quartiers fait débat au sein de nos instances internes. La question n'a pas pu être tranchée lors de notre processus participatif
PS	Oui	Notre programme prévoit explicitement de « généraliser les zones 30 km/h dans tous les quartiers, et marquer physiquement les entrées de zone (comme déjà réalisé à Bressoux et dans le Longdoz) ». <i>(A noter que dans le débat mené sur la RTBF, Willy a annoncé qu'il voulait que le 30 devienne la norme à l'exception des grands axes)</i>
PTB	Oui	



MR	Oui	Les zones 30 se limitent souvent à placer un panneau. C'est évidemment insuffisant mais il ne sera pas immédiatement possible de refaire toutes les voiries.
CDh	Oui	
VERT ARDENT	Oui	Ce que dit notre programme : "Vert Ardent fera de Liège une " Ville 30 ". Voilà plus de 20 ans que les écologistes proposent que la vitesse de référence dans les rues soit de 30 km/h, les vitesses supérieures n'étant admises que sur un nombre limité d'axes inter-quartiers (soit environ 80% de rues en zones 30). Les esprits sont mûrs aujourd'hui pour mettre en œuvre une telle politique sur l'ensemble de la ville. Ses bénéfices sont nombreux : sécurité, qualité de vie, favorable aux déplacements à pied et à vélo, diminution de la pollution. Cela ne change pas fondamentalement les choses pour les automobilistes, puisque la vitesse moyenne en ville avoisine les 17km heure." Pour nous, se déclarer Ville 30 est un signal fort adressé à tous les automobilistes, plus efficace que d'éparpiller des zones 30 un peu partout dans la ville. Bien sûr, il faudra également mettre des moyens pour faire respecter cette ville 30.
VEGA	Oui	Une des principales difficultés dans la mise en place d'une politique cyclable à Liège se trouve dans l'étroitesse d'une grande partie de son réseau viaire ancien, qui ne permet pas de réaliser partout des infrastructures satisfaisantes. Cela rend d'autant plus pertinent et nécessaire le principe de partage de l'espace public dont la réduction de la vitesse est la condition sine qua non. Cette approche nous semble d'ailleurs préférable, sur le fond, au zonage systématique de l'espace public voire, dans certains cas, à la création de boucles visant à compliquer les parcours automobiles, une mesure dont les effets pervers ne sont pas négligeables (allongement des distances parcourues dont des émissions polluantes, incitation à la vitesse, etc).

## 5. B22/B23

Lors des négociations pour une future majorité, votre formation politique pèsera de tout son poids pour que soit inscrit dans la prochaine déclaration de politique communale, la généralisation de ce dispositif à tous les carrefours éligibles.

**100% de réponse : Oui**

DÉFI	Oui	
PS	Oui	Nous nous sommes déjà engagés à le faire lors de la pose des premiers panneaux.
PTB	Oui	
MR	Oui	La Police de Liège freine le développement de ce système pour des raisons de sécurité. Le chef de la Police étant le Bourgmestre, il nous semble qu'il devrait veiller à permettre à ses policiers de faire une étude sur la mobilité cyclable.
CDh	Oui	
VERT ARDENT	Oui	Ce dispositif à suffisamment fait ses preuves. Nous sommes favorables à sa généralisation partout où la loi l'autorise.
VEGA	oui	Nous sommes intervenus à plusieurs reprises à ce propos au cours de la mandature écoulée. Et cette fois comme en d'autres occasions, Liège a perdu une belle occasion de faire honneur à son statut (à l'époque) de «ville pilote».



## 6. RUE CYCLABLE

Lors des négociations pour une future majorité, votre formation politique pèsera de tout son poids pour que soit inscrit dans la prochaine déclaration de politique communale, la mise en place de rues cyclables dans certaines rues de l'hyper centre où la vitesse dépasse rarement les 20km/h (Ex. : Rue de la Régence, Rue de l'Université, En Feronstrée...).

**OUI : PS, MR, CDh, VA, PTB**

**OUI mais ce n'est pas une priorité : Défi**

**Ne se prononce pas : Vega**

<b>DÉFI</b>	Oui	Priorité au réseau structurant et sécurisé mais nous soutenons la mesure.
<b>PS</b>	Oui	Notre programme prévoit explicitement de « donner un statut de « rue cyclable » lorsque la voirie est trop étroite pour installer une piste cyclable ».
<b>PTB</b>	Oui	
<b>MR</b>	Oui	La vitesse commerciale des bus étant de 15 km/h, la présence de vélo ne devrait pas être perturbante. Cela implique cependant un devoir d'information très important auprès de la population qui ne comprendrait pas la mise en place ce mécanisme.
<b>CDh</b>	Oui	En accompagnement du tram et de la volonté de faire de l'hyper-centre un semi-piétonnier
<b>VERT ARDENT</b>	Oui	La création de rues cyclables fait partie des mesures que nous prévoyons de mettre en place pour faciliter la vie des cyclistes là où la création de piste cyclable en site propre n'est pas possible ( à coté des zones 30 et des SUL). Les rues concernées par cette mesure seront identifiées en collaboration avec la commission vélo mais nous avons en effet quelques rues en tête, comme la rue Saint-Gilles.
<b>VEGA</b>	oui	Ce point mérite discussion, en particulier s'il s'agit, comme vous le suggérez, d'artères importantes pour le réseau de transport public.

## 7. STATIONNEMENT VÉLO

Lors des négociations pour une future majorité, votre formation politique pèsera de tout son poids pour que soit inscrit dans la prochaine déclaration de politique communale, une augmentation substantielle du stationnement vélo de courte, moyenne et longue durée dans le centre-ville et les quartiers, ainsi qu'une politique active de lutte contre le vol de vélo.

**100% de réponse : Oui**

<b>DÉFI</b>	Oui	
<b>PS</b>	Oui	Notre programme prévoit explicitement de « Augmenter l'offre de stationnement sécurisé, via l'installation de box vélos dans les quartiers, via l'installation de structures permettant le parage en grand nombre de vélos dans des endroits clés : nous voulons que l'espace situé Place St Lambert au-dessus de la Maison du TEC devienne un vaste parking à vélo sécurisé, et en proposant aux institutions publiques et privées de mettre en place un endroit sécurisé avec un nombre défini d'attache-vélo à l'extérieur ou à l'intérieur de l'enceinte de l'institution (privilégier cette option si possible).
<b>PTB</b>	Oui	



MR	Oui	Cela passe aussi par du parcage public et privé. Il faut à cet égard un nouveau règlement d'urbanisme qui intègre l'obligation de parking à vélo dans tous les nouveaux immeubles et la majorité des rénovations (ce n'est pas toujours réalisable dans le bâti ancien).
CDh	Oui	Volonté de promouvoir les stationnements vélo et les box sécurisés
VERT ARDENT	Oui	Voici ce que dit le programme de Vert Ardent : "Nous développerons une offre intégrée de parkings sécurisés pour vélos, dont des emplacements couverts, en centre-ville, à l'image du parking des Guillemins (nous pensons par exemple à la dalle au dessus du point chaud), et dans les quartiers (box à vélos fermés). Nous prendrons en compte les besoins de stationnement de vélo lors de l'octroi des permis d'urbanisme. Nous créerons des parkings vélos sécurisés dans l'enceinte des écoles primaires et secondaires communales selon l'espace disponible dans le cadre d'un appel à projet " École cyclable ". Nous lutterons contre le vol de vélos : stationnement de qualité, campagnes de sensibilisation aux bonnes pratiques, technique du vélos-appâts pour démanteler les réseaux." Nous voulons déterminer la localisation des boxes et autres dispositifs de stationnement avec les habitants, en partant de la demande. Enfin, afin de faciliter la vie des cyclistes, nous souhaitons que le même système de contrôle soit utilisé pour les différents dispositifs (ex : un badge permettant d'ouvrir un box vélo donnerait également accès à un parking sécurisé dans le centre).
VEGA	oui	Parmi d'autres interventions, nous sommes intervenus, dès le début de la mandature, pour demander une révision du règlement communal sur les bâtisses, dans le but d'exiger la présence d'une place de stationnement (directement accessible depuis la chaussée et sécurisée) dans tous les immeubles neufs ou faisant l'objet d'une rénovation lourde. Une avancée a été observée sur ce dossier en fin de mandature. Nous souhaitons par ailleurs mettre en place une offre complète de stationnement vélo. Nous souhaitons aussi une action spécifique de la police sur les enjeux cyclables, en particulier pour réduire la fréquence des comportements qui mettent les cyclistes en danger, mais également pour s'attaquer au vol de vélos.

## 8. COMMUNICATION POSITIVE

Lors des négociations pour une future majorité, votre formation politique pèsera de tout son poids pour que soit inscrit dans la prochaine déclaration de politique communale, la mise en place d'une stratégie de communication mobilisatrice et positive autour du vélo et de sa pratique dans les rues de Liège.

**100% de réponse : Oui**

DÉFI	Oui	
PS	Oui	
PTB	Oui	
MR	Oui	C'est essentiel et primordial. Aucune ville n'est devenue cyclable sans une information claire auprès de la population.
CDh	Oui	dans la continuité de ce qui se fait depuis quelques années
VERT ARDENT	Oui	Notre programme prévoit une série d'action de sensibilisation et de formation : - Nous sensibiliserons les automobilistes aux règles liées à la co-habitation avec les cyclistes (SUL, B22 et B23, distance réglementaire en cas de dépassement). - Mieux que "A pied à cheval à vélo" une fois par an : tous les dimanches, nous fermerons certaines rues à la circulation automobile (principe des " cyclovia " en Amérique Latine). Nous favoriserons la mise en place de plans de déplacement d'entreprise afin d'y développer une culture du vélo (à commencer par l'administration communale). - Nous généraliserons le brevet cyclistes en 5ème primaire. - Nous renforcerons le soutien à Pro Vélo pour lui permettre



		d'augmenter et diversifier ses services. Nous pensons par exemple à étendre le principe des vélos en test pour 3 mois aux vélos cargos.
VEGA	oui	La première étape dans cette perspective consiste à fournir des informations fiables, simples d'accès sur l'état du réseau et des autres services utiles, aussi bien sur papier (notamment en faisant figurer les principales informations relatives au réseau cyclable sur les cartes générales) que sur smartphone. On en est encore loin.

## 9. RÉDUIRE LA PRESSION AUTOMOBILE

Lors des négociations pour une future majorité, votre formation politique pèsera de tout son poids pour que soit inscrit dans la prochaine déclaration de politique communale, la mise en place d'actions visant à diminuer la pression automobile au profit des modes de transport actif (vélo, marche, transports en commun) et du co-voiturage.

**100% de réponse : Oui**

DÉFI	Oui	Une priorité de notre programme en matière de mobilité
PS	Oui	C'est une priorité. Nous voulons réduire le nombre de véhicules extérieurs entrants à Liège (car le taux de motorisation des Liégeois(e)s n'est que 38%). Les P+R prévus aux extrémités du tracé du tram (1.800 places) doivent nous aider.
PTB	Oui	
MR	Oui	Nous pronons l'intermodalité. Nous ne souhaitons pas la suppression de la voiture qui reste encore nécessaire pour de nombreuses personnes. Le fait d'avoir 10% de cyclistes permettra déjà de rendre un peu de mobilité à ceux là. Le but étant d'augmenter encore la part modale des modes doux.
CDh	Oui	
VERT ARDENT	Oui	Cet objectif est essentiel et sous-tend tout notre programme en matière de mobilité : parking de délestage, zones 30, REL, extension du piétonnier, ...
VEGA	oui	VEGA propose de nombreuses mesures afin de réduire la pression automobile, notamment : — Une taxe sur le stationnement automobile visant à financer un abonnement de transport public à prix symbolique ; — Un aménagement du centre-ville visant à faire cesser le trafic de transit ; — Un centre de logistique urbaine pour réduire le nombre de camions qui entrent dans la ville (lesquels constituent souvent un danger redoutable pour les cyclistes) ; — Une réorganisation du réseau de bus visant notamment à créer des liaisons de périphérie à périphérie ; Nous souhaitons en outre ouvrir le débat sur la mise en place d'une «low danger zone» (LDZ), telle que proposée par Inter-Environnement Wallonie, réservée aux véhicules présentant des caractéristiques techniques (masse, puissance et hauteur du capot) qui limitent leur dangerosité. On sait en effet que plus les véhicules sont lourds, puissants et hauts, plus ils sont dangereux pour les piétons et les cyclistes en cas de choc. Contrairement à la «Low emission zone» qui est extrêmement injuste sur le plan social (en sanctionnant les personnes qui ont une voiture ancienne peu utilisée mais en favorisant celles qui utilisent intensivement des voitures très lourdes mais plus récentes), la LDZ favorise une évolution du parc automobile sans être discriminante sur le plan social.



## 10. TRANSPORT DE MARCHANDISE

Lors des négociations pour une future majorité, votre formation politique pèsera de tout son poids pour que soit inscrit dans la prochaine déclaration de politique communale, des actions concrètes pour développer le transport de marchandise en ville à vélo.

**100% de réponse : Oui**

DÉFI	Oui	
PS	Oui	Nous avons déjà rencontré à plusieurs reprises les représentants de coopératives actives dans ces secteurs.
PTB	Oui	
MR	Oui	MEDIAMARKT le fait déjà et d'autres vont suivre. Cela nécessite d'abord de renforcer les infrastructures car les travailleurs à vélo sont mis en danger actuellement (voir les UBER). Ce sera donc à chaque commerçant de vérifier si cela lui convient.
CDh	Oui	
VERT ARDENT	Oui	Cet
VEGA	oui	VEGA propose de nombreuses mesures afin de réduire la pression automobile, notamment : — Une taxe sur le stationnement automobile visant à financer un abonnement de transport public à prix symbolique ; — Un aménagement du centre-ville visant à faire cesser le trafic de transit ; — Un centre de logistique urbaine pour réduire le nombre de camions qui entrent dans la ville (lesquels constituent souvent un danger redoutable pour les cyclistes) ; — Une réorganisation du réseau de bus visant notamment à créer des liaisons de périphérie à périphérie ; Nous souhaitons en outre ouvrir le débat sur la mise en place d'une «low danger zone» (LDZ), telle que proposée par Inter-Environnement Wallonie, réservée aux véhicules présentant des caractéristiques techniques (masse, puissance et hauteur du capot) qui limitent leur dangerosité. On sait en effet que plus les véhicules sont lourds, puissants et hauts, plus ils sont dangereux pour les piétons et les cyclistes en cas de choc. Contrairement à la «Low emission zone» qui est extrêmement injuste sur le plan social (en sanctionnant les personnes qui ont une voiture ancienne peu utilisée mais en favorisant celles qui utilisent intensivement des voitures très lourdes mais plus récentes), la LDZ favorise une évolution du parc automobile sans être discriminante sur le plan social.

## 11. COORDINATION

Lors des négociations pour une future majorité, votre formation politique pèsera de tout son poids pour que soit inscrit dans la prochaine déclaration de politique communale, que la ville de Liège va se montrer proactive et fédérer les différents acteurs autour d'un projet cyclable ambitieux.

**100% de réponse : Oui**

DÉFI	Oui	
PS	Oui	
PTB	Oui	





MR	Oui	Le bourgmestre actuel et le Collège n'ont pas démontré auprès des autres pouvoirs qu'ils faisaient de la mobilité douce une priorité même si il y a eu quelques avancées. Une grande partie des subsides obtenus à cette fin a servi au réaménagement de carrefours et pas aux axes structurants.
CDh	Oui	
VERT ARDENT	Oui	Nous souscrivons entièrement à ce constat. Nous l'abordons dans notre programme sans détour : "Vert Ardent est conscient du fait que la Ville seule ne peut faire qu'une part du boulot ; l'autorité communale a néanmoins un rôle stratégique essentiel à jouer pour coordonner les actions et fédérer les projets d'autres acteurs publics (Région wallonne principalement) et soutenir les actions diverses des promoteurs du vélo." Nous dégagerons des moyens pour y parvenir et veillerons à jouer un rôle de courroie de transmission entre le terrain et ces différents acteurs.
VEGA	oui	Très clairement, l'attitude peu constructive du SPW est aujourd'hui un problème majeur pour mener une politique cyclable crédible dans une ville comme Liège (un dossier comme celui du réaménagement des voiries autour du CHR l'a montré et démontré). Il ne suffira cependant pas de se déclarer «proactif et ambitieux» pour obtenir un changement sur ce terrain. Sans un réel rapport de force politique, les choses ne changeront pas. De ce point de vue, une alliance entre autorités locales et associations d'usagers nous semble indispensable.