

# Conférence de presse

## LA MOBILITÉ DANS L'AGGLOMÉRATION LIEGEOISE : LE TRAM COMME MOTEUR D'UN PLAN GLOBAL, INTEGRÉ, PHASÉ

Hôtel de Ville de Liège  
Le 10 février 2009

LE TEC, ÇA NOUS RAPPROCHE



**TEC**

SOCIÉTÉ RÉGIONALE WALLONNE DU TRANSPORT

# Un élément fondateur : le Plan Urbain de Mobilité

La réunion de la Conférence des Bourgmestres de décembre 2007 constitue une étape charnière pour la mobilité dans l'agglomération liégeoise. Les Bourgmestres et Echevins de l'Urbanisme des 24 villes et communes ont jeté les bases d'une approche globale relative à la mobilité dans l'agglomération et exprimé la volonté d'une réflexion d'ensemble sur le développement territorial.

Le Plan Urbain de Mobilité constitue ainsi une étude stratégique à l'échelle de l'agglomération, amorcée et suivie par les Echevins de l'Urbanisme, soutenue par le Ministre des Transports et portée par les Bourgmestres.

Le Plan Urbain de Mobilité lie étroitement aménagement du territoire et mobilité. Il permet de définir une cohérence territoriale globale et de construire une image partagée, ambitieuse et durable de l'agglomération liégeoise.

La vocation métropolitaine de Liège doit s'en trouver renforcée.

Le Plan Urbain de Mobilité montre clairement que, sans une planification globale, il y aura une asphyxie des déplacements dans l'agglomération liégeoise à l'horizon 2025.

Deux exemples :

- le trafic autoroutier sur le ring Nord de Liège passerait de 120.000 véhicules par jour à plus de 200.000 véhicules par jour en 2025 ce qui provoquera une congestion ingérable et des reports vers des voiries non adaptées.
- le transport en commun connaît une ascension fulgurante ces dernières années : 120 millions de voyageurs ont été déplacés en 2008 par le TEC Liège-Verviers, soit 50 millions de plus qu'au début de la décennie. L'offre actuelle basée sur des lignes de bus convergeant vers le centre-ville ne permettra pas de capter de manière illimitée de nouveaux usagers comme l'a d'ailleurs relevé l'étude de la SRWT remise au Ministre des Transports en avril 2008.

La création de nouveaux outils structurants en terme de mobilité est indispensable pour assurer un développement harmonieux de l'agglomération liégeoise.

L'implantation d'un réseau de tram est un de ces outils, faisant partie d'un plan global, intégré et phasé.

**LE TEC, ÇA NOUS RAPPROCHE**



# Un plan global, intégré et phasé pour la mobilité dans l'agglomération liégeoise

Le tram doit être le moteur d'un plan global pour la mobilité dans l'agglomération liégeoise.

## Pourquoi un plan global ?

Il est indispensable de dépasser les frontières communales. De créer un véritable projet porté par l'agglomération dans son ensemble. C'est à cette échelle que Liège trouvera sa place dans l'Europe de demain.

## Pourquoi un plan intégré ?

Il est indispensable d'intégrer tous les modes de déplacement, d'améliorer l'intermodalité et l'interopérabilité entre les modes de transports. Il faut tenir compte des potentiels existants au niveau ferroviaire, prendre des mesures cohérentes au niveau des circulations automobiles, proposer des liaisons cyclables fortes et sécurisées. Une politique de stationnement cohérente doit également être proposée, avec la création de plusieurs parkings relais.

## Pourquoi un plan phasé ?

Il est indispensable de tenir compte des possibilités budgétaires. Un phasage permet également d'être prospectif et de garantir pour l'avenir des extensions du réseau tram ou la création de nouvelles lignes. La connaissance du réseau global permet de mettre en œuvre dès à présent les outils d'aménagement du territoire visant au maintien de disponibilités foncières et à une structuration cohérente de l'espace.

## Le tram : élément moteur du Plan global

**Phase 1 : la réalisation d'une ligne dans la vallée de la Meuse comprise entre la gare multimodale de Jemeppe et le site Basse Campagne à Herstal.**

Comme l'a démontré l'étude de la SRWT, la fréquentation actuelle de cet axe dans sa portion centrale (40.000 voyageurs/jour) nécessite de passer du bus au tramway. Il s'agit donc dans un premier temps de répondre à une demande croissante des usagers.

Mais un tram, ce n'est pas que déplacer des personnes. Le tram doit s'intégrer dans les tissus urbains de manière harmonieuse et augmenter leur attractivité socio-économique.

**LE TEC, ÇA NOUS RAPPROCHE**



SOCIÉTÉ RÉGIONALE WALLONNE DU TRANSPORT

Cette première ligne permet de relier des pôles majeurs comme la gare TGV ou la Place St-Lambert. Elle a aussi pour vocation de permettre des développements et des rénovations urbaines dans les quartiers concernés des quatre communes traversées : Jemeppe, Sclessin, Val Benoît, Coronmeuse, le cœur d'Herstal.

Le tram apportera une plus-value dans les déplacements si la vitesse commerciale est assurée. Tous les partenaires soutiendront des sites de roulage en site propre, double sens et des priorités absolues aux carrefours.

Un objectif de minimum 20 km/h doit être atteint (soit deux fois plus vite que la moyenne des bus actuels).

Cette ligne a une longueur d'environ 17,5 km et comptera 25 arrêts dont 7 points d'intermodalité forte avec les autobus. Elle desservira les gares des Guillemins et de Herstal. Le tracé a également été étudié pour minimiser les acquisitions et/ou expropriations de bâtiments et terrains privés.

### **Trois secteurs demandent encore des études détaillées avant un choix définitif de l'itinéraire de la ligne de la vallée :**

1. La traversée de Jemeppe

Le tram doit-il s'arrêter à la gare multimodale ou traverser sur quelques centaines de mètres le quartier de Jemeppe ?

2. Le secteur des Guillemins

Deux variantes sont possibles : par la rue des Guillemins ou par la rue Paradis et la future esplanade.

Chacune de ces variantes présente des avantages et inconvénients qui vont être étudiés par la SRWT en vue d'une solution concertée avec les différents acteurs.

3. Le secteur Féronstrée

Deux variantes sont possibles : par la rue Féronstrée ou par le quai de la Batte.

Le passage par la rue Féronstrée est préféré en intégrant son aménagement en piétonnier. Des dispositions devront être assurées pour les livraisons, les accès aux garages privés et les sorties de parkings publics.

Toutefois, le passage par le quai de la Batte (qui remet en question le maintien de la Batte dominicale à cet endroit) sera également étudié comme alternative à prendre en compte.

Des études techniques seront rapidement menées avec la SRWT et le TEC et une concertation proposée dans le cadre de la cellule « Liège retrouve le tram ».

**LE TEC, ÇA NOUS RAPPROCHE**



## **Phase 2 : la réservation d'une ligne vers le plateau d'Ans et d'une ligne vers le secteur de Chênée / Vaux-sous-Chèvremont**

Ces lignes ont été retenues dans le cadre de l'étude du PUM mais leur tracé doit encore être affiné en fonction de l'évolution de la demande et des disponibilités budgétaires. Toutefois, les réservations d'espaces doivent être prévues au plus vite pour permettre leur réalisation ultérieure.

La ligne vers le plateau d'Ans permettrait de recoudre la cicatrice urbaine de Fontainebleau et surtout de développer la zone dite du «Croissant d'Or» dans laquelle 4 communes ont des projets majeurs (Liège, Ans, St-Nicolas et Grâce-Hollogne).

La création de cet axe permettrait aussi de prendre des options fortes en faveur du transport en commun sur la rue J. Jaurès et la rue des Français pour lesquelles des Fonds Feder ont été obtenus.

La ligne vers le secteur de Chênée / Vaux-sous-Chèvremont a un potentiel important. Elle permettrait de desservir des quartiers denses (Outremeuse, Longdoz, Grivegnée, Chênée, Vennes, ...) mais aussi d'initier une rénovation urbaine des boulevards d'entrée de ville. Dans le cadre de cette ligne, l'intégration d'une boucle centrale sera étudiée.

## **Le train léger : le complément idéal**

L'agglomération liégeoise dispose d'un important réseau de voies ferrées dont plusieurs lignes sont sous-exploitées.

Des études complémentaires sont actuellement menées par la SNCB concernant le potentiel d'un réseau de train léger (type RER) utilisant les voies de chemin de fer actuelles et la création de nouveaux points d'arrêts.

Le potentiel de ce réseau se trouve essentiellement en rive droite (Seraing, Vennes, Droixhe, Jupille, Wandre) et dans les vallées de l'Ourthe et de la Vesdre. La faisabilité de connections vers l'aéroport, la gare TGV et vers les villes de l'Eurégio devra être abordé.

Ce réseau train léger serait donc totalement complémentaire au réseau tram et permettrait de limiter les coûts d'investissement et d'expropriations dans les tissus urbains.

La Ville de Liège, via dans implication dans le projet européen Interreg IVB BAPTS apporte un financement de 320.000 € pour mener des études de détails, avec l'ensemble des partenaires concernés.

**LE TEC, ÇA NOUS RAPPROCHE**



## **Une ligne à haut niveau de service entre plateaux, via la Nationale 3**

L'implantation d'un tram sur la Nationale 3 entre Ans et Fléron n'a pas été retenue par les auteurs de projet du PUM, entre autres pour des raisons topographiques.

Toutefois, il apparaît important de donner une nouvelle image au transport en commun sur cet axe stratégique.

En cohérence avec les aménagements déjà réalisés, l'implantation d'une ligne à haut niveau de service sera étudiée : sites propres, quais surélevés, priorités aux carrefours.

Ces aménagements pourront être réalisés dans les prochaines années, conjointement à la mise en place de la ligne 1.

## **Le réseau bus : l'outil de proximité à renforcer**

La structure du réseau bus du TEC devra être repensée en fonction de la nouvelle colonne vertébrale constituée par le tram. En aucun cas, la desserte fine des quartiers ne devra être appauvrie mais, au contraire, améliorée (fréquence, amplitude horaire, matériel roulant, ...).

A court terme, deux axes seront étudiés pour améliorer encore la régularité et le potentiel des bus : la Chaussée de Tongres vers Rocourt et la route du Condroz vers le Sart-Tilman. L'implantation de plusieurs bandes bus est également en réflexion avancée.

## **L'intermodalité avec la voiture et les vélos**

Offrir un stationnement de qualité gratuitement à quelques minutes des centres urbains est un objectif commun. En plus de la gare multimodale de Jemeppe qui joue déjà ce rôle, plusieurs parkings relais seront créés : Sclessin, Coronmeuse, Basse Campagne, Ste-Walburge, Robermont, ....

La mise en place de ces parkings sera progressive et coordonnée avec l'évolution de la politique de stationnement au centre-ville. Ces sites seront desservis par le réseau actuel d'autobus, renforcé le cas échéant, en attendant le tram pour ceux situés le long du tracé.

**LE TEC, ÇA NOUS RAPPROCHE**



L'implantation d'un système de vélos en libre service à Liège, Ans, Herstal, Seraing et Chaudfontaine est un objectif à court terme. L'implantation des stations de vélos se fera pour assurer une parfaite intermodalité avec le transport public (tram et bus). Un appel d'offre devrait être lancé fin 2009. Parallèlement, les communes travailleront à compléter le réseau cyclable.

De son côté, et pour autant que l'expérience pilote en cours soit couronnée du succès attendu, la SRWT étendra la mise à disposition de vélos pliables dans l'agglomération liégeoise.

## **Délais (1<sup>ère</sup> phase) :**

Les délais nécessaires aux différentes études, concertations et obtention des autorisations nécessaires sont actuellement estimés à trois ans.

Le délai de réalisation est également estimé à trois ans. Ce délai est volontairement court pour limiter au maximum la période plus critique du chantier, ses nuisances et la destruction des réseaux de circulation.

## **Budget (1<sup>ière</sup> phase) :**

Les estimations budgétaires prévoient un coût de 500 millions d'euros pour la réalisation de la ligne 1.

La ligne 2 pourrait représenter un coût supplémentaire allant de 300 à 700 millions d'euros selon le tracé retenu.

**LE TEC, ÇA NOUS RAPPROCHE**

