

Les enseignements de la «Transurbaine»

François Schreuer, décembre 2011



Outremeuse, place Delcourt, juillet 2011, photo : urbAgora

L'étude sur la « transurbaine » (ou « TUL »), qui vient d'être rendue publique, pose le débat du tram dans de nouveaux termes.

La publication, par le journal « Le Soir », ce lundi 5 décembre, de cinq planches présentant de façon relativement détaillée l'étude sur la « transurbaine » (ou « TUL ») constitue un événement significatif dans le débat sur le tram liégeois. Même si l'on parlait de cette étude depuis des mois, elle était restée strictement inaccessible pour le commun des mortels.

1. Contexte dans lequel s'inscrit l'étude « transurbaine »

La pertinence d'un axe de transport en commun perpendiculaire à celui de la vallée a été reconnue depuis longtemps. L'étude Sémary-Transitec (2001), qui reste fondatrice à maints égards du projet d'amélioration des transports publics qui a peu à peu émergé au cours des dernières années et dont le tram est le fer de lance, prônait la réalisation d'un axe de transport en commun en site propre (TCSP) entre Ans et Fléron, sur la N3. Cette idée sera reprise et développée dans diverses publications plus informelles, notamment l'étude « Castagne » et les premiers travaux d'urbAgora.

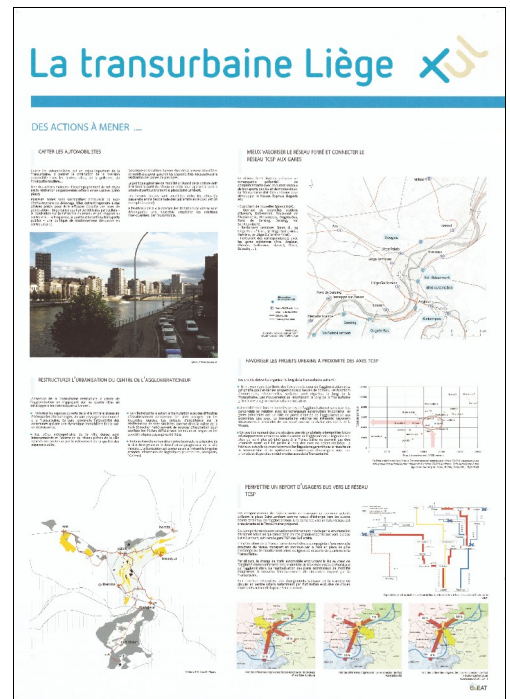
En 2008-2009, le Plan urbain de mobilité (PUM, dont la publication est, soit dit en passant, toujours attendue), va réorienter l'axe de Fléron vers Chênée, à la fois en raison de la densité de population plus forte qu'on y trouve et pour des raisons politiques internes à la Conférence des bourgmestres. Le PUM va aussi identifier un « croissant d'or », zone particulièrement propice au développement économique et à la densification urbaine, située le long de l'A602, entre la gare des Guillemins et l'aéroport. Cette zone comprend notamment de nombreux terrains industriels désaffectés (notamment miniers) dont la réaffectation est envisagée. Il ressort de cette analyse, en 2009, un tracé n'empruntant plus la N3 entre Fontainebleau et Ans mais passant par Saint-Nicolas, Patience & Beaujonc, Bonne Fortune,... qui rejoint certaines propositions déjà exprimées par ailleurs¹.

Lorsque le tram est mis sur la table par le gouvernement à l'été 2008, il est rapidement question d'un « axe 2 » venant compléter l'axe de fond de vallée, idée qui sera reprise par le nouveau gouvernement en 2009, sous la forme d'axes de Bus à haut niveau de service (BHNS), chers à la SRWT, mais dont les termes concrets sont restés fort vagues jusqu'à présent.

La « transurbaine » apparaît aujourd'hui comme l'aboutissement de cette réflexion. Commandée en 2010, financée par des fonds publics (à hauteur de plus de 500.000 EUR émanant du GRE et des fonds Interreg), réalisée par des bureaux de grande réputation (CREAT, Sechi & Vigano, EgisRail,...) et associant les communes concernées, elle bénéficie donc d'une décennie de maturation et répond aux attentes placées en elle, en proposant une vision intégrant mobilité et développement territorial.

On peut cependant exprimer les plus vives craintes quant au destin de cette étude qui semble simplement destinée aux yeux du gouvernement — selon les dires de nombreux interlocuteurs que nous avons pu rencontrer ces derniers mois — à « amuser la galerie » ou à « faire patienter » les déçus de l'axe 1. Il n'existe en effet à ce jour strictement aucune perspective budgétaire de voir se réaliser ce projet dans un horizon prévisible. Le risque est donc grand que cette étude reste lettre morte, le secret dont elle était entourée jusqu'à ce lundi n'aidant pas à se convaincre du contraire.

On peut cependant tâcher d'en tirer un certain nombre d'enseignements.



Une des cinq planches publiées par « Le Soir ».

François Schreuer est président d'urbAgora

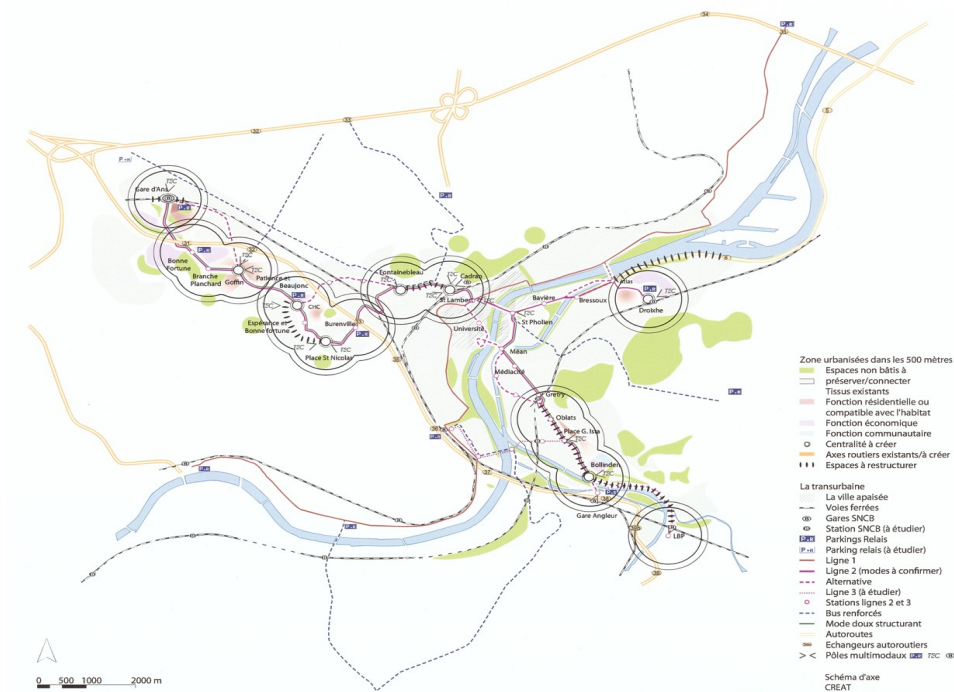
¹ SCHREUER F., « Le tram en périphérie », intervention au forum « mobilité » d'Ecolo, Liège, le 12 octobre 2008. Texte disponible à l'adresse <http://urbagora.be/le-tram-en-peripherie.html>

2. Comparaison avec l'axe 1

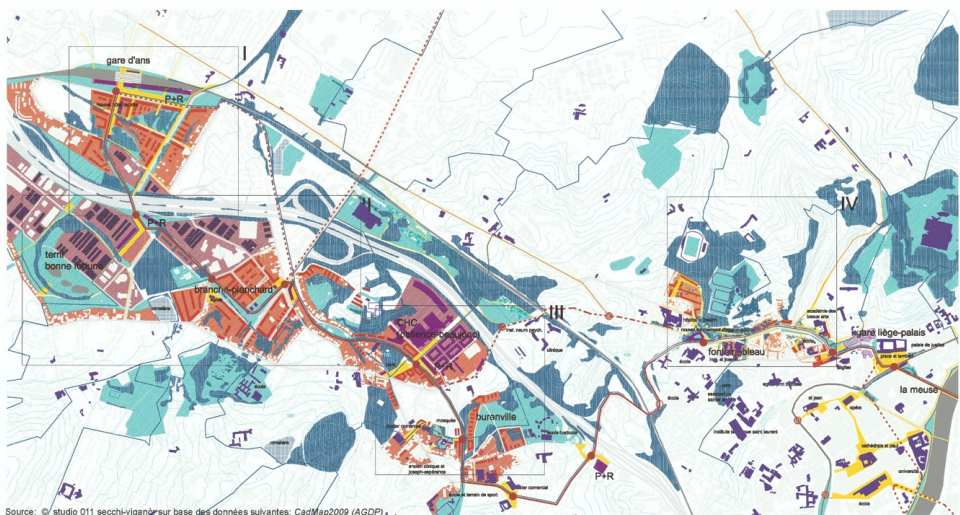
La première chose à faire, en découvrant une telle étude, est de la comparer avec le travail qui a été fait pour la définition de l'axe 1. Même si les deux projets en sont à des stades d'élaboration très différents, cette comparaison est riche d'enseignements.

Un plus grand nombre de variantes considérées. On remarque tout d'abord que différentes modifications de tracé (qui sont loin d'être cosmétiques ou anecdotiques) sont examinées par l'étude « transurbaine », ce qui permet un débat beaucoup plus ouvert, documenté et constructif que ce qui n'a jamais eu lieu dans le cadre de l'axe 1 où un tracé unique a été imposé d'emblée par la SRWT et n'a jamais été débattu qu'à la marge. Le tracé en fond de vallée a été présenté en 2008 par la SRWT et n'a quasiment plus été modifié depuis lors. Même des alternatives aussi évidentes que le passage du tram par la rive droite de Seraing plutôt que par la rive gauche n'ont jamais été sérieusement débattues (sinon peut-être dans le « Plan urbain de mobilité », que le Ministre Henry tient sous clé contre tous les engagements de son parti).

Un projet « structurant ». L'accent dans l'étude « transurbaine » est clairement mis sur la structuration urbaine. On note en particulier que le tracé passe systématiquement au cœur des quartiers et qu'il contribue ainsi à les densifier : tout le contraire de l'axe 1. L'ébauche de master plan réalisée par Sechi & Vigano pour la zone du « croissant d'or » (Saint-Nicolas, Patience & Beaujonc, Bonne Fortune, Gare d'Ans) témoigne d'une approche radicalement différente de tout ce qu'on a vu à Liège depuis des décennies : pour la première fois, il est envisagé sur une grande échelle de favoriser la création de nouveaux quartiers urbains, denses, mixtes et qualitatifs. Cette logique d'urbanisation constitue aussi la seule réponse réellement crédible aux enjeux du logement et de la pression démographique. On est ainsi à des années lumières de l'approche technico-technique adoptée par le consortium d'Assistance à la maîtrise d'ouvrage du tram (axe 1).



Nouvelles polarités. On voit sur cette infographie un plan d'ensemble du réseau de transport urbain tel qu'envisagé par l'étude : les axes 1 et 2, la possibilité d'une troisième ligne, différentes variantes et les projets complémentaires de BHNS. Loin de se limiter à de la « gestion de flux de voyageurs », comme c'est le cas de l'étude de l'axe 1, la « transurbaine », propose une vision du tram qui entend structurer un territoire aujourd'hui morcelé en identifiant des polarités à développer et des fonctions possibles pour différents espaces. Pour la première fois, peut-être, on peut ici parler d'un projet « structurant ».



Un Master plan pour le Croissant d'or ? L'ébauche de Master Plan proposé par Sechi & Vignano pour le « croissant d'or » (zone comprise entre la place Saint-Nicolas et la gare d'Ans, incluant le site de Patience & Beaujonc à Liège et celui de Bonne Fortune à Grâce-Hollogne, soit les zones I, II et III sur la présente illustration) ouvre la perspective de la création d'un nouveau morceau de ville, une chose qui n'a plus été faite à Liège depuis des décennies.

Une logique de réseau. Le réseau est pensé par les auteurs de l'étude « transurbaine » dans une logique de maillage et de complémentarité entre modes de transports. On note la recherche systématique de connexions avec le chemin de fer ainsi qu'une réflexion parallèle sur le développement du Réseau express liégeois (REL), notamment en proposant la réouverture d'arrêts.

3. Tram ou Bus à haut niveau de service

Conformément à son ordre de mission, l'étude envisage différents modes d'exploitation pour ce nouvel axe urbain (mais pas le trolley, cependant) et tout y plaide pour le recours au tram, dans la partie centrale de l'axe en tout cas.

Si le coût d'investissement du Bus à Haut niveau de service (BHNS) reviendrait à 297,9 millions d'euros pour les 18,3 km de lignes envisagés [1] tandis que le tram reviendrait à 466,9 millions (soit un surcoût de 170 millions), il faut noter que le coût d'exploitation du tram est moindre (13,6 contre 14,9 millions d'euros par an) et que le tram offre de surcroît un service de nettement meilleure qualité. On ajoutera encore que, compte tenu des chiffres de fréquentation observés sur la partie la plus centrale de l'axe (plus de 30.000 voyageurs par jour selon une étude de la SRWT datant de 2008), le BHNS risque d'être très vite saturé.

En outre, l'étude ne signale pas que le tram est le seul des quatre modes envisagés qui soit électrique, donc n'émet pas de polluants locaux et permet le recours à des sources d'énergie primaire émettant peu de dioxyde de carbone. Dans le contexte actuel, cela semble pourtant un argument important.



	Bus ou trolleybus	Bus guidés	Trams pneus (Translohr)	Trams fer
Capacité	70-110 places	70-110 places	150-300 places	150-300 places
Revêtement	Béton	Béton	Bitume, pavé, gazon + béton roulement	Bitume, pavé, gazon + rail roulement
Emprise largeur	7 mètres	7 mètres	5,65 mètres	5,65 mètres
Rayon de courbure	12 mètres	12 mètres	12 mètres	25 mètres
Pente	13%	13%	13%	8 à 10 %
Moteur	Diesel/GPL/Elect	Diesel/GPL/Elect	Diesel/Elect	Electrique
Bruit	76 dBA	76 dBA	80 dBA	76 Dba
Portes	2 à 3 (unilatéral)	2 à 3 (unilatéral)	3 à 6 (bi-latéral)	3 à 6 (bi-latéral)
PMR (lacune)	minimum 5 cm	5 cm	2 cm	2 cm
Confort	Faible	Moyen	Bon	Très bon
Coût infrastructure	2 à 8 Meuros/km	4 à 10 Meuros/km	15 à 20 Meuros/km	25 Meuros/km
Coût par place offerte	7.000 euros/pl.	11.000 euros/pl.	10.000 euros/pl.	12.500 euros/pl.
Coût par d'exploitation	4 à 6 euros/km	4 à 6 euros/km	5 à 8 euros/km	5 à 8 euros/km
Fiabilité	Forte	Moyenne	Faible	Forte
Débit (v/h/s)	1.000 à 3.000 (fréq 5-2 min)	1.000 à 3.000 (fréq 5-2 min)	2.600 à 6.400 (fréq 5-2 min)	2.600 à 6.400 (fréq 5-2 min)

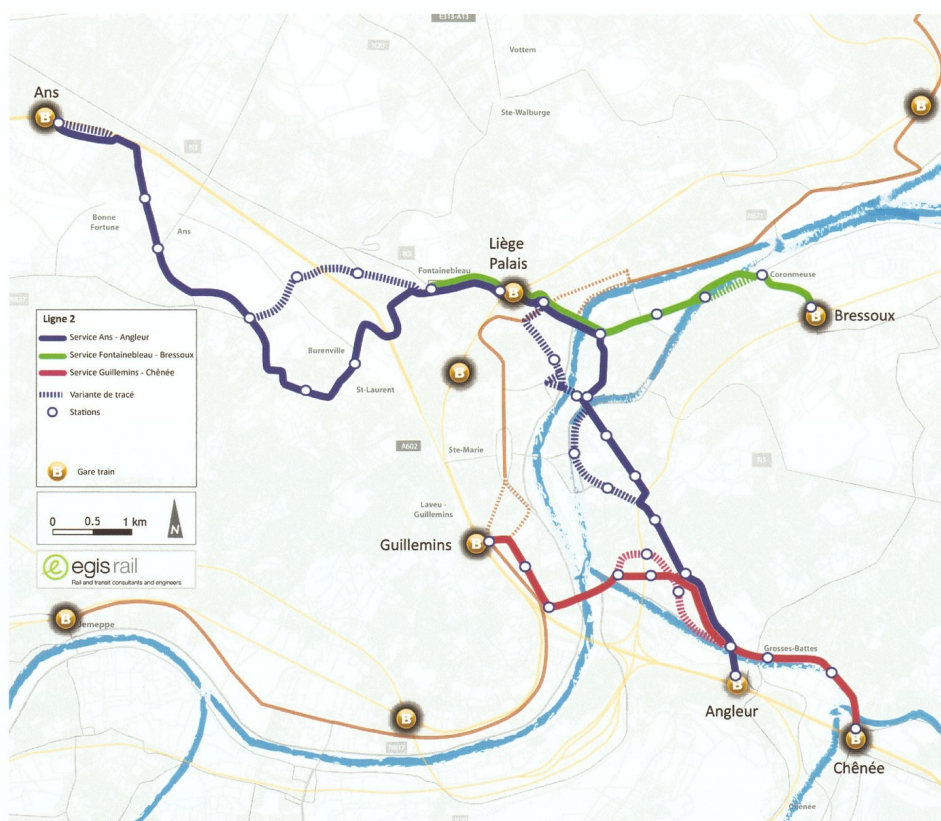
Source : EGIS-RAIL

Comparatif entre différents modes. Si les contraintes techniques du tram sont plus fortes que celle des autres modes, elles sont compatibles avec l'axe envisagé. Quant au coût, celui du tram est certes supérieur, mais le coût par place offerte est quasiment le même que celui du BHNS (12-500-EUR contre 11-000-EUR).

4. Ce que l'étude de la « transurbaine » change pour l'axe 1

Au-delà de cette comparaison, l'étude sur la transurbaine devrait inciter les pouvoirs publics à revoir certains points de leur projet d'axe en fond de vallée.

Il faut anticiper l'avenir. Il y a d'abord des éléments dont l'impact est immédiat, technique. Certaines voiries seront en effet empruntées par les deux lignes. L'aménagement de ces voiries doit par conséquent prévoir l'implantation future de la seconde ligne sans avoir à repenser l'ensemble des sites. C'est par exemple le cas de la rue Léopold : la voie unique qui y est actuellement prévue dans le cadre de la variante dite « dissociée » ne suffira pas à absorber le trafic de deux lignes et demi à la place d'une demi-ligne. Pour éviter de devoir faire deux fois des travaux importants dans la rue à quelques années d'intervalle, il est impératif en l'espèce de prévoir d'emblée la pose de deux voies dès la première phase et de revoir en conséquence le plan de mobilité de l'hypercentre, qui sera très profondément modifié par l'arrivée du tram. Aux Guillemins, le projet « transurbaine » prévoit l'implantation du terminus d'une ligne provenant de la rive droite, ce qui requiert l'aménagement de une ou deux voies permettant aux trams de stationner en attendant la reprise de leur service. Il s'agit d'un détail si on l'anticipe dans le cadre des travaux d'aménagement actuellement en cours. Cela peut être beaucoup plus délicat dans le cas contraire. C'est encore vrai de la place Saint-Lambert où tant l'orientation des voies au niveau de la station que la capacité de celle-ci doivent être compatibles avec l'installation possible d'une seconde ligne dans le futur. De tout cela, il n'est pas question dans l'étude technique officielle.



Exploitation de la transurbaine. L'étude envisage l'ajout de trois lignes à la ligne de fond de vallée, desservant les gares d'Ans, du Palais, de Bressoux, de Chênée, d'Angleur et des Guillemins. En reliant Chênée aux Guillemins, ce schéma amorce un {maillage} du territoire urbain, notamment en rive droite de la Meuse.

Un éclairage nouveau sur les différents tracés. Sur le plan du tracé, l'étude « transurbaine » propose certaines variantes qui concernent l'axe 1 et mériteraient d'être examinées avant de figer celui-ci dans le marbre et la pierre. L'étude « transurbaine » propose ainsi d'arriver à Bressoux via Outremeuse plutôt que par le pont Atlas, ce qui permet de desservir le Nord d'Outremeuse, Bavière et

éventuellement même le quartier de Bressoux. Il serait judicieux d'examiner cette possibilité dès à présent, plutôt que de risquer de créer deux infrastructures redondantes. Dans le quartier des Guillemins, l'étude « transurbaine » privilégie le passage par l'axe formé par les rues Buisseret et de Sclessin plutôt que par la rue Varin, avec un arrêt place des Franchises (qui facilite notamment l'accès à plusieurs écoles supérieures). Là encore, il conviendrait de réexaminer cette hypothèse dans le cadre de l'axe 1. Finalement, d'une façon générale, l'approche de la « transurbaine » qui aborde le problème de mobilité globalement dans les termes d'un *réseau* de transport public plutôt qu'en termes d'une ligne individualisée sans lien avec le reste du tissu urbain pourrait avantageusement inspirer l'ensemble du travail des responsables institutionnels de ce dossier.

Redéfinir certaines priorités. Même si les auteurs de l'étude évoquent une possible mise en service pour 2025, il est indispensable de rappeler que la ligne 2 relève, à ce stade, de la plus grande incertitude sur le plan budgétaire. Dès lors que même l'investissement initialement prévu de 500 millions d'euros est aujourd'hui remis en question et que les perspectives budgétaires de la Région wallonne sont pour le moins incertaines, il nous semble que la question qu'il convient de poser à la lumière de cette nouvelle étude est celle des priorités à l'échelle du réseau. Qu'est-ce qui est le plus urgent à réaliser ? Les extrémités de l'axe 1 — dont la pertinence est douteuse — ou le début d'une solution pour l'axe 2 transversal dont le potentiel et l'urgence sont clairement démontrés par l'étude « transurbaine » ?

Tenir compte de la concurrence hospitalière. Il y a encore un élément peut-être moins visible à première vue. La « transurbaine », en offrant une desserte de grande qualité au futur hôpital principal du Centre hospitalier chrétien (CHC) sur le site de Patience et Beaujonc, pose la question de la concurrence hospitalière, dont on sait l'importance dans le débat politique et les jeux d'influence qu'elle suscite. Il serait préjudiciable à la réussite du projet que le tram passât au CHC sans que des solutions soient apportées aux sérieux problèmes de mobilité que connaissent les grands hôpitaux publics — CHR et CHU. Si le cas du CHU reste complexe et ne concerne pas directement l'axe 1 (on pourrait envisager ici des solutions de type BHNS ou un lien avec la gare de Tilff), il existe une proposition simple et peu coûteuse pour desservir le CHR et le mettre en connexion avec le tram et le chemin de fer : un téléphérique reliant à la place Vivegnis². Ce projet défendu depuis 2008 par urbAgora fait aujourd'hui l'objet du soutien de l'hôpital, qui a demandé au ministre de réaliser une étude de faisabilité. Ce projet implique cependant que le tracé du tram soit modifié pour passer par la place Vivegnis et l'intérieur du quartier Saint-Léonard. Cette variante serait d'ailleurs d'autant plus justifiée que la « transurbaine » propose précisément une ligne vers Bressoux qui se trouve à peine à quelques centaines de mètres au Sud du quai Saint-Léonard. Si une passerelle devait être lancée entre le home Brull et la rue Marengo (autre proposition évoquée çà et là), ces deux lignes deviendraient partiellement redondantes. Il s'agit donc d'un argument supplémentaire en faveur du passage du tram au cœur du quartier Saint-Léonard.

Rechercher une meilleure intermodalité. Sur le plan méthodologique, l'étude « transurbaine » propose une vision intégrant urbanisme et mobilité, dimension qui est quasiment absente de l'étude consacrée à l'axe 1. Elle recherche de manière plus systématique les interconnexions avec le chemin de fer. Bref, elle montre qu'il est possible de faire beaucoup mieux que ce que l'on prévoit pour l'axe 1. Ce constat devrait inciter le ministre de la mobilité à demander une amélioration et un approfondissement de l'étude technique, afin notamment de garantir l'intermodalité avec le chemin de fer place Vivegnis et à la gare d'Herstal, ou en recourant au principe du « contrat d'axe » pour la ligne 1, comme c'est proposé pour l'axe 2.

5. La loi du silence doit cesser

Il est regrettable que l'apport d'une pièce essentielle au débat ait eu lieu par des voies détournées, en l'occurrence par une fuite dans la presse. Les citoyens ont le droit d'avoir connaissance en temps utiles (c'est-à-dire avant qu'une décision définitive soit prise) des études qui sont réalisées avec l'argent public. Nous demandons donc instamment au ministre de rendre publique sans tarder une version

² Cf. <http://telepherique.be/>

officielle de cette étude « transurbaine », ainsi d'ailleurs que du Plan urbain de mobilité (PUM), de façon à ce que chacun puisse s'y référer et pour que cesse enfin la véritable omerta qui règne sur ce dossier.

Nous constatons en effet que la SRWT et le ministre, en contradiction totale avec leurs discours publics sur la « participation » et l'« appropriation citoyenne », interdisent dans les faits aux auteurs d'études officielles de travailler avec les acteurs de terrain. Dans le cadre d'urbAgora ou avec la plate-forme tramliege.be notamment, nous avons lancé de nombreuses invitations aux bureaux d'étude, les conviant à nous rencontrer ou à intervenir dans nos débats et nos réunions de travail. Chaque fois, après un premier contact très positif, on finit par nous informer que l'autorité publique n'autorise pas cette entrevue. Cette censure est inacceptable et doit cesser.

La liberté d'expression des auteurs d'étude et des scientifiques en général — aujourd'hui largement contrariée — doit être affirmée comme un principe intangible. Il est inacceptable que parce qu'ils les tiennent dans un état de dépendance financière ou contractuelle, les pouvoirs publics wallons privent nos scientifiques de certains de leurs droits fondamentaux et nous privent du même coup — nous tous citoyens de cette région — de l'éclairage que nous pourrions retirer d'un débat libre et ouvert. Pour que cette situation change, il faudra du courage de la part de tous. Il faut que les scientifiques osent s'exprimer : dans de nombreux cas, les pressions qui pèsent sur eux ne pourront pas se concrétiser. Il faut que la société civile se mobilise chaque fois que la carrière d'un chercheur sera malmenée en raison de sa participation au débat public. Il faut aussi que les élus et les responsables administratifs se rendent compte qu'ils se tirent une balle dans le pied lorsqu'il tentent de museler une voix libre.

Dans le cas présent, il faudrait être bien naïf pour ne pas comprendre que si l'on cherche à empêcher la diffusion de l'étude « transurbaine » et du PUM avant toute décision définitive sur le tram, c'est parce que ces études, par leur qualité et leur dimension prospective, par le fait qu'elles montrent que l'axe 1 est loin d'être la seule manière d'envisager la question, obligent à repenser le projet en profondeur.

Conclusion

D'après les documents dont on dispose aujourd'hui, l'étude de la « transurbaine » apparaît comme un apport significatif au débat sur la mobilité à Liège. Elle vient appuyer la revendication largement exprimée dans la société civile liégeoise d'une vision plus urbaine et plus structurante du tram.

Si l'on prend cette étude au sérieux (et on a tout lieu de le faire), a fortiori si l'on estime nécessaire d'appliquer une démarche similaire au tracé de l'axe 1, la conclusion s'impose : il est plus que temps de réfléchir le dossier du tram comme un ensemble, comme un réseau, et de définir des priorités dans le déploiement de ce réseau (et non de faire une ligne, sans anticiper la suite). S'il est compréhensible que les auteurs de l'étude « transurbaine » ne peuvent remettre ouvertement en cause la politique du commanditaire de l'étude, il n'en demeure pas moins évident que leur travail conduit directement à cette conclusion.

L'étude « transurbaine » rend donc intenable la position du ministre consistant à refuser en bloc tout aménagement de son projet. Elle démontre qu'il lui faut, a minima, intégrer (rue Léopold et aux Guillemins) les éléments techniques qui rendront possible l'implantation future de la deuxième ligne. Elle impose également au gouvernement d'expliquer en quoi l'axe 1 serait à ce point plus important que tout le reste qu'il justifierait qu'une priorité totale lui soit accordée, en particulier à ses deux tronçons extrêmes, au détriment d'un projet tel que celui de la « transurbaine ». À défaut, on attend de lui qu'il donne des gages de la réalisation effective de l'axe 2 dans un horizon raisonnable, c'est à dire au cours de la décennie qui vient.

Annexe : les chiffres

	Service Ans Angleur	Service Fontainebleau - Bressoux	Service Guillemins - Chênée
Longueur	11,6 km	4,4 km	5,0 km
Nombre de stations	17 stations	8 stations	10 stations
Vitesse commerciale (hypothèse)	18 km/h	18 km/h	18 km/h
Intervalle heure de pointe (hypothèse)	10 min	10 min	10 min
Parc de MR nécessaire à l'exploitation	9 rames	4 rames	5 rames
Parc de MR en réserve ou maintenance		3 rames	
Parc de MR total		21 rames	

Tableaux d'exploitation dans le cadre du mode Tramway (Source Egis Rail)

	Coûts annuels de fonctionnement	
	Mode tramway	Mode BHNS
Opération globale	13.6 M€	14.9 M€
Ligne Ans-Angleur	7.5 M€	8.3 M€
Ligne Fontainebleau - Bressoux	2.8 M€	3.1 M€
Ligne Guillemins - Chênée	3.2 M€	3.6 M€

Les coûts de fonctionnement (Source Egis Rail)

	Longueur	Coûts d'investissement	
		Mode tramway	Mode BHNS
Opération globale	18.3 km	466.9 M€	297.9 M€
Ligne Ans-Angleur	11.6 km	285.0 M€	175.1 M€
Extension vers Bressoux	2.4 km	62.7 M€	37.0 M€
Extension vers Guillemins - Chênée	4.2 km	119.3 M€	-
Ligne Guillemins - Chênée	5.2 km	-	85.8 M€

Les coûts d'investissement (Source Egis Rail)

Nous contacter

urbAgora asbl
 (a) En Pierreuse 19-21
 4000 Liège
 (e) secretariat@urbagora.be
 (w) <http://urbagora.be>

Retrouvez et commentez nos publications sur le tram sur :
urbagora.be/tram