

POURQUOI LE BUSWAY NE RÉPOND PAS AUX BESOINS DE L'AGGLOMÉRATION LIÉGEOISE

lundi 30 décembre 2024,



Remarques de l'asbl urbAgora dans le cadre de l'étude des incidences du projet

« Busway » du 7 juillet 2023 (François Schreuer) — introduites par Marie Gérard dans le cadre d'une analyse d'éducation permanente.

INTRODUCTION

Penser un réseau de transport urbain, ce n'est pas juste transporter des personnes : c'est aussi transformer la ville, ses pôles, ses flux, son métabolisme, ce qui a une profonde influence sur la vie des quartiers et des humains qui les habitent. C'est pourquoi il est essentiel de mener et de partager une réflexion sur le projet "BUSWAY" porté actuellement par le groupe TEC dans l'agglomération liégeoise, un projet qui, pour le dire une première fois très rapidement, concerne la construction/transformation de quatre lignes de bus prioritaires.

Il est en effet important que les habitants de Liège, les premiers concernés par ces nouvelles orientations de mobilité qui vont transformer le réseau actuel des bus, puissent se forger une opinion éclairée sur ce projet. Il convient donc en premier lieu de faire sortir celui-ci de la demi-confidentialité qui est la sienne et de présenter clairement son contenu au public ; il convient aussi de pointer du doigt certaines critiques qu'on peut lui adresser ; enfin, à nos yeux, il est également important de faire une contre-proposition concrète car celle-ci peut permettre d'ouvrir l'imagination sur un sujet souvent très technique et, se faisant, aider les citoyens à se positionner plus concrètement à l'égard de ces propositions du TEC lesquelles ne manqueront pas dans les années à venir d'avoir une influence déterminante sur leur manière de se déplacer, c'est-à-dire sur leur vie la plus quotidienne.

C'est l'objet de la présente analyse. Avant de s'engager dans le vif du propos, un mot s'avère cependant nécessaire pour éclairer le lecteur sur le contexte dans lequel cette analyse a été écrite. Celle-ci s'inscrit en effet dans le cadre de l'étude d'incidence qui, c'est la règle en démocratie, doit être menée sur ce type de projet en vue de l'obtention des permis d'urbanisme nécessaires à la réalisation des travaux. Conformément à la procédure légale, ces propositions de mobilité du TEC ont donc été

présentées aux citoyens lors d'une Réunion d'Information Préalable (RIP) qui s'est tenue le 22 juin 2023. Celle-ci visait à tenir la population au courant des grandes lignes du projet BUSWAY proposé par le TEC ainsi que des tracés et des travaux impliqués par ce projet afin que les citoyens puissent, dans les 15 jours suivants - c'est la règle en démocratie -, remettre leur avis et adresser leurs remarques, leurs questions et leurs inquiétudes au bureau STRATEC chargé de l'étude d'incidence (les membres chargés de la coordination de cette étude d'incidence étaient donc également présents ce jour-là pour recueillir les premiers commentaires). Le rôle du bureau STRATEC est alors d'évaluer les incidences possibles de ce projet en matière de mobilité, de paysage, de nuisances sonores, de pollution des eaux souterraines et des sols, etc. Le rapport final de cette étude doit répondre aux questions soulevées par les citoyens et intégrer des propositions et des mesures alternatives pouvant être envisagées afin d'éviter, de réduire ou de prévenir des nuisances identifiées.

L'analyse qui suit s'inscrit donc dans ce contexte : après avoir brièvement présenté les enjeux du projet BUSWAY, on pourra lire les remarques formulées par urbAgora quant à ce projet à la suite de cette soirée d'information du 22 juin 2023 à destination des Liégeois.

Le projet busway, de quoi s'agit-il ?

1. Les enjeux contemporains de mobilité et la vision FAST de la Région Wallonne

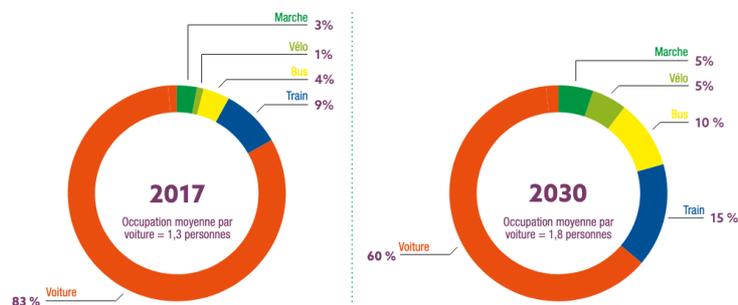
La manière dont est organisée ce qu'on appelle la "mobilité", c'est-à-dire le déplacement des personnes (et des choses), pose actuellement toutes sortes de problèmes, toutes sortes de questions. En effet, en accordant une place déterminante à la voiture individuelle depuis l'après-guerre, nos sociétés ont fini par construire une véritable dépendance matérielle et mentale à l'automobile - une dépendance qui se traduit statistiquement à travers le fait que la "part modale" de la voiture est actuellement beaucoup plus importante que les autres modes de déplacement, 83% selon les chiffres de la Région wallonne - et cette situation, on le sait, a fini par entraîner une spirale de difficultés complexes et très préoccupantes allant de la pollution de l'atmosphère avec ses répercussions sur la santé des hommes, des plantes et des animaux à la bétonisation des sols en passant par les nuisances sonores générées par la circulation et la congestion quotidienne du trafic.

Le réseau de bus, très important dans les villes de Wallonie et notamment à Liège où il a pris le relais des anciens tramways démantelés dans l'après-guerre au profit des véhicules motorisés, contribue chaque jour à construire cette situation. Une situation dont il souffre néanmoins puisque les bus, en plus d'être bien souvent saturés, sont pris dans la densité d'un trafic qui, à certaines heures, manque cruellement de fluidité - et c'est peu dire. Or, il semble que dans un avenir proche cette situation soit amenée à se dégrader encore puisque le nombre de déplacements est appelé à croître (de telle sorte que le TEC

annonce par exemple "+ 22% de véhicules/km" et "+ 23% d'indice de congestion" d'ici 2030 si rien n'est fait pour changer les choses...).

La problématique de "l'asphyxie automobile", qui condense bien des enjeux, est donc bien réelle. C'est pourquoi, dans un contexte social plus général d'inquiétudes grandissantes liées à l'environnement et à la santé publique, les autorités de la Région wallonne ont décidé de se saisir de ce problème. En 2017, le Gouvernement wallon a par conséquent adopté ce qu'on a appelé la "Vision FAST 2030" de la mobilité qui définit les ambitions de mobilité vers lesquelles la Wallonie doit s'évertuer de tendre d'ici 2030. Nous ne décrivons pas dans le détail l'ensemble de cette vision de la mobilité proposée par la Région wallonne ; on notera simplement qu'en vue de sortir de notre situation présente pour le moins problématique, il convient que la mobilité devienne "FAST", c'est-à-dire que soient fixés des objectifs cohérents afin d'améliorer la "Fluidité", l'"Accessibilité", la "Sécurité, la "Santé" ainsi que le "Transfert modal". [1]

L'un des objectifs que se fixe la Région wallonne concerne donc ce qu'on appelle techniquement le "transfert modal". C'est dire que la "part modale" de la voiture dans l'ensemble des déplacements doit impérativement diminuer, et ce dans le cadre d'une augmentation annoncée de la masse globale des déplacements. En d'autres termes : alors même que les déplacements des personnes et des marchandises vont s'accroître et s'intensifier dans les années à venir, il faut que la "part modale" de la voiture diminue au profit d'autres modalités de transport, notamment le vélo, le train, les trams, mais aussi... les bus ! Sur ce point, la Région wallonne affiche en effet des ambitions élevées puisqu'il convient d'après la Vision FAST de passer des 4% actuel de la part modale des bus dans l'ensemble des déplacements à 10% d'ici 2030. Raison pour laquelle il est urgent de développer, mais aussi de favoriser et d'encourager les transports en bus dans un contexte de mobilité qui, plus généralement, veut évoluer dans le sens d'une "intermodalité" plus efficace. L'intermodalité désigne l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.



Source : Stratégie Régionale de Mobilité, 2019, p.7

On l'aura compris : le concept de BUSWAY porté par le groupe TEC (qui dépend de la Région Wallonne) s'inscrit dans ce

contexte. A travers ce projet, le TEC affirme travailler dans le sens du "transfert de modalité" réclamé par la Région wallonne en développant un réseau de bus plus performant, plus capacitaire et plus attrayant. Concrètement, il s'agit de développer et d'encourager dans l'agglomération liégeoise le transport en bus en proposant aux usagers, sur des axes très fortement fréquentés et d'ores et déjà complètement saturés, quatre "nouvelles" lignes de bus - "B1, B2, B3 et B4" - qui, greffées sur le tracé du tram et connectées à d'autres lignes, constitueront la nouvelle ossature du réseau de transport en commun pour l'agglomération liégeoise, un réseau que l'on souhaite plus architecturé, c'est-à-dire tout à la fois structurant, ramifié et capable de favoriser l'intermodalité des moyens de transport.

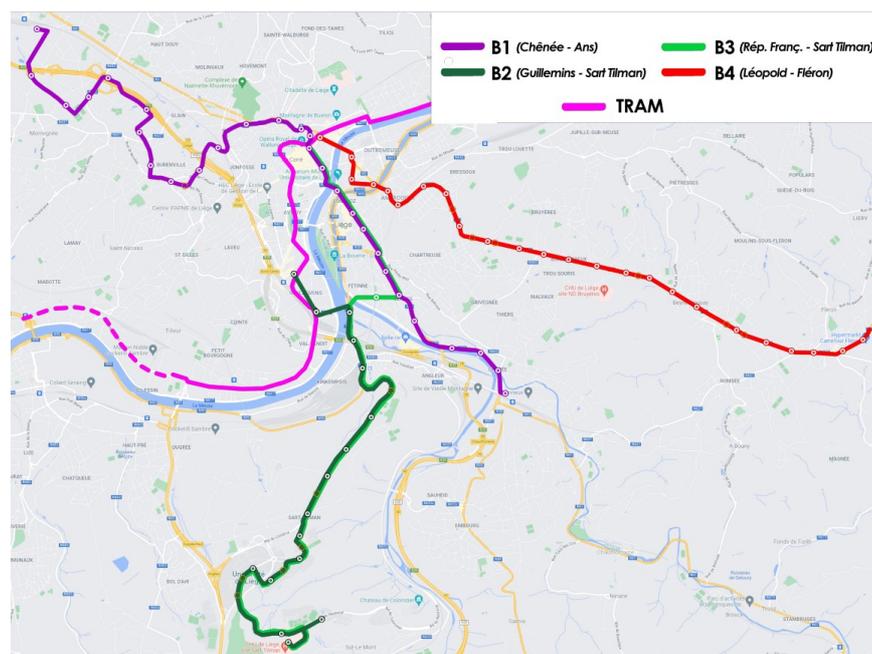
2. Le busway : quatre lignes de bus structurantes dans l'agglomération liégeoise

B1 : Ans – Mont Légia – Saint-Lambert – République Française – Chênée

B2 : Guillemins – Sart-Tilman – CHU – Botanique

B3 : République Française – Médiacité – Sart-Tilman – CHU

B4 : Léopold – Robermont – Beyne-Heusay – Fléron



3. Le concept de BUSWAY tel qu'il est présenté par le groupe TEC

Plus précisément, comme on peut le lire dans la brochure de présentation sur le site du TEC, le BUSWAY, "c'est l'usage du bus en mode quasi tram !". Il s'agit donc d'abord de mettre en oeuvre quatre lignes de bus comparables en qualité à ce que peut proposer un tram, autrement dit : des bus tout à la fois fréquents et réguliers, rapides et prioritaires, moins aléatoires et plus fiables, plus efficaces et plus confortables. Pour parvenir à ce résultat, le projet se décline selon les axes suivants ; il convient : 1) de construire pour ces quatre nouvelles lignes une

infrastructure prioritaire dans la circulation (en "site propre" chaque fois que cela est possible et où cela s'avère nécessaire ; en établissant aussi des priorités de feu) afin que le déplacement soit le plus fluide possible et que les véhicules échappent autant que faire se peut à l'engorgement de la circulation ; 2) de mettre en oeuvre une nouvelle génération de véhicules davantage respectueux de l'environnement, plus grands et plus spacieux (capables pour certains d'entre eux d'accueillir jusqu'à 200 personnes), des bus dans lesquels les passagers pourront monter rapidement en empruntant toutes les portes d'accès et pour lesquels aucune vente de tickets n'est prévue à bord ; 3) de proposer un service "attractif" fondé sur une amplitude horaire importante (de 5h à 1h du matin), sur une fréquence rapide (des bus toutes les 5 à 10 min en heure de pointe), sur la mise en place de nouveaux quais d'embarquement reconnaissables et accessibles et dont la situation permet de favoriser l'intermodalité, c'est-à-dire, concrètement, aux voyageurs de se connecter facilement aux trains, au tram, à d'autres lignes de bus, mais aussi aux parcours piétons et vélo appelés à se développer dans le futur.

Telle est la proposition du BUSWAY défendue par le TEC telle qu'elle apparaît sur le site web et telle qu'elle a été présentée lors de la RIP - une proposition qui, on l'aura compris, est décrite au public d'une façon très superficielle et très lisse, presque publicitaire alors même qu'elle appelle plus d'une remarque critique... Des remarques critiques que nous nous permettons de formuler ci-dessous.

REMARQUES SUR LE PROJET DANS LE CADRE DE L'ÉTUDE D'INCIDENCE

1. Remarques générales

1.1. Des conditions impropres à un débat public de qualité

Les documents rendus disponibles en ligne sont à nos yeux nettement insuffisants pour évaluer le projet. Les seules données proposées au téléchargement sur le site letram.be sont le « Powerpoint » présenté lors de la Réunion d'information préalable (RIP) ainsi que sa version vidéo, les esquisses des aménagements envisagés (91 planches A3) ainsi qu'un petit carnet et quelques pages web de vulgarisation. Aucun chiffrage n'est communiqué, ni aucun document technique autre que les planches : l'évaluation des besoins présents et à venir, le calcul de la vitesse commerciale ou le détail du budget, par exemple, ne sont tout simplement pas communiqués au public, conformément aux usages en vigueur dans le groupe TEC qui, en dépit de la législation sur l'accès aux documents publics, persiste notamment à refuser la diffusion de ses données de fréquentation lorsqu'on lui en fait la demande.

Nous ne pensons pas qu'il est possible d'appréhender le dossier de façon satisfaisante dans de telles conditions. Nous appelons le TEC à revoir fondamentalement son attitude en matière d'accès du public à l'information.

Ajoutons que le temps laissé pour remettre des remarques (15 jours) est également très insuffisant. Ce temps est clairement un minimum à respecter : rien n'empêchait de prolonger cette période, ce qui se justifiait sans aucun doute pour un projet d'une telle ampleur. Nous regrettons aussi que l'auteur de projet ait attendu la tenue de la RIP pour mettre en ligne les quelques documents qu'il a diffusés, alors qu'il aurait pu les rendre disponibles plusieurs jours ou semaines à l'avance.

1.2. Une vision d'avenir... basée sur des données d'il y a quinze ans ?

Depuis toujours, le groupe TEC pense le développement de son réseau de manière *réactive* et non *prospective* : c'est lorsqu'il constate une saturation de ses lignes qu'il commence à envisager un renforcement du service. Cette attitude, qui est encore à l'œuvre aujourd'hui, explique que l'offre TEC soit perpétuellement en retard sur la demande et que les principales lignes de bus soient chroniquement saturées à l'heure de pointe, dissuadant une grande partie des usagers non captifs d'emprunter les transports publics.

Dans le cas présent, nous pensons que la capacité offerte par le Busway (jusqu'à 12 véhicules de 200 places par heure et par sens dans le meilleur des cas, moins la plupart du temps) ne répondra globalement pas à la demande prévisible sur les axes concernés.

C'est particulièrement le cas sur l'axe de la Transurbaine (B1), pour les raisons suivantes :

- Selon nos observations sur le terrain, la demande de mobilité excède d'ores et déjà très largement les 2400 usagers/heure/sens à l'heure de pointe sur les parties centrales de cet axe (de même que sur la plus grande partie de celui qui mène au Sart Tilman). Certes, d'autres lignes continueront à prendre une partie de cette charge, mais la moindre des choses serait, dans le chef de l'auteur de projet, de communiquer une répartition claire de la manière dont ces flux seront gérés, afin de démontrer qu'un service de qualité pourra être assuré. Il ne le fait pas.
- La population desservie (de l'ordre de 150.000 personnes, au bas mot) est trop importante pour que ses besoins puissent être rencontrés par une ligne de bus, même « à haut niveau de service ».
- Le gouvernement wallon prescrit, dans sa « vision FAST » une multiplication de la part modale du transport urbain par un facteur 2,5, voire 3 ou 4 dans les grandes villes, soit, si le nombre de déplacements ne change pas, une augmentation de 150 % à 300 % du nombre d'usagers. Si dans certaines zones de la Région wallonne, l'amélioration du taux de remplissage des véhicules permettra de rencontrer une partie significative de cet objectif, ce sera très peu le cas à Liège, où les bus sont souvent déjà bien remplis, voire beaucoup trop remplis à l'heure de pointe.
- L'évolution attendue du coût de la mobilité automobile, à ce jour archi-dominante dans le bassin liégeois, va peu à peu

évincer de ce mode de transport une part importante de ses pratiquants actuels, particulièrement dans les quartiers populaires qui sont nombreux à être desservis par l'axe de la Transurbaine (Saint-Nicolas, Burenville, Sainte-Marguerite, Outremeuse, Longdoz, Grivegnée-Bas, Chênée). Dans les pires scénarios, ce phénomène pourrait entraîner, localement, une augmentation de la demande nettement supérieure encore à ce qui est envisagé dans la « vision FAST ».

- D'importants développements urbains se dessinent le long de l'axe de la Transurbaine [2], qui devraient faire croître fortement la demande dans la décennie à venir, a fortiori si, comme on doit le souhaiter, ces projets sont tournés vers la mobilité collective. Les quelques P+R envisagés auront eux aussi un effet de renforcement de la demande.

Pour toutes ces raisons, il nous semble très probable qu'une ligne de BHNS/Busway sur l'axe de la Transurbaine (B1) sera saturée peu de temps après son inauguration. Nous demandons donc au TEC de changer son approche et de chercher désormais à *anticiper* les besoins, en développant l'offre *avant* que la saturation ne se manifeste.

Concrètement, cela implique d'opter dès à présent pour un mode plus capacitaire sur cet axe, à savoir le tram, ce qui apporterait, par ailleurs, de nombreux avantages : interopérabilité (et donc complémentarités possibles, économies d'échelle, etc) avec la ligne 1, effet de pacification beaucoup plus puissant sur l'espace public, confort nettement supérieur, meilleure vitesse commerciale (sans doute 5 à 7 km/h de mieux), coût d'exploitation moindre par passager transporté, etc.

1.3. Un imaginaire de la pénétration urbaine qui reste dominant

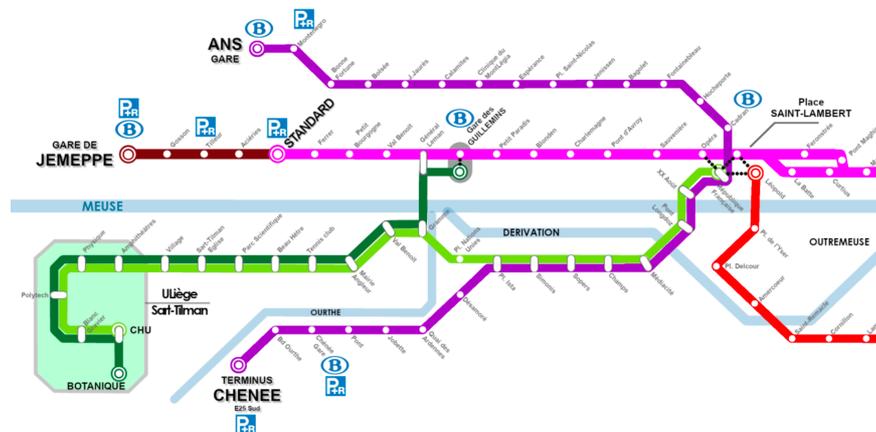
De façon générale, le projet « Busway », comme la première ligne de tram avant lui, témoigne d'une priorité, consciente ou non, qui reste nettement donnée par le TEC et ses dirigeants à la pénétration urbaine au détriment des déplacements internes à la ville, pourtant plus nombreux : choix de tracés très linéaires, éviction de quartiers importants (en particulier Outremeuse, mais aussi Bressoux ou Vaux-sous-Chèvremont, après d'autres dans le cadre du tram), imaginaire du P+R (un concept qui ne fonctionne que quand on le subventionne massivement, c'est-à-dire quand les urbains payent pour que les périurbains condescendent à un peu moins envahir la ville avec leurs voitures), etc. Il faut rappeler ici que la ligne la plus fréquentée de Wallonie, avant qu'elle ne soit démantelée, était la boucle urbaine liégeoise (la ligne 4).

Face à ces choix qui se multiplient, il est difficile de ne pas voir ici une discrimination de classe, au détriment des habitants des quartiers populaires (où le taux de motorisation individuelle est le plus faible) et en faveur de la bourgeoisie et petite bourgeoisie péri-urbaine (qui utilise pourtant très peu le transport public), à laquelle appartiennent quasiment tous les décideurs, ingénieurs et autres chefs de projets qui président aux destinées du transport public wallon, sans en être, pour la plupart d'entre

eux, des utilisateurs quotidiens.

Nous souhaitons donc que, y compris au niveau des axes structurants, la mobilité inter-quartiers soit résolument prise en compte :

- En favorisant de façon beaucoup plus nette un réseau maillé, plutôt que monocentrique, notamment en renforçant l'accès aux Guillemins depuis les quartiers de la rive droite (en créant une ligne B5 Chênée-Guillemins, par exemple) ou du plateau de Saint-Nicolas (en prolongeant cette ligne B5 vers la place Saint-Nicolas ?), mais aussi, plus largement, en développant des rocadés métropolitaines (Ans-Herstal ou Ans-Jemeppe-CHU, par exemple).
- En en finissant avec les terminus dans l'hypercentre pour créer des lignes traversantes. Ces terminus centraux, en plus de gaspiller de très précieux espaces publics pour... stocker des bus, forcent les usagers à des ruptures de charge très pénalisantes (surtout qu'il peut y avoir plusieurs centaines de mètres à parcourir à pied pour passer d'une gare des bus à une autre). Dans cette optique, nous plaidons notamment pour que la ligne B4 soit prolongée vers la Citadelle, voire au-delà.
- En posant des arbitrages favorables à la desserte des quartiers plutôt que, systématiquement, à la rapidité de pénétration dans la ville : passage de la B1 par Outremeuse et Natalis plutôt que d'opter pour un tracé rectiligne sur la rue Grétry ou passage de la B4 par l'hôpital des Bruyères, par exemple.



Rejoindre les Guillemins depuis Chênée ? C'est pas gagné...

Penser un réseau de transport, ce n'est pas juste transporter des personnes : c'est aussi transformer la ville, ses pôles, ses flux, son métabolisme, ce qui a une profonde influence sur la vie des quartiers et des humains qui les habitent. Ainsi, faire évoluer l'architecture du réseau pour permettre des déplacements plus directs de rive droite à rive droite, en faisant de la place de l'Yser un lieu d'échange important permettrait au centre-ville, perçu, vécu, de franchir la Meuse — ce qui offrirait de nouvelles perspectives, bien nécessaires, au quartier d'Outremeuse tout en soulageant un centre qui a tendance à étouffer.

1.4. L'accès de plain-pied aux véhicules est-il garanti ?

Pour que la montée de plain-pied dans les véhicules (gage d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, mais aussi de réduction du temps passé en station) soient garantie, la plupart des réseaux BHNS utilisent des systèmes de guidage — ce qui implique un renforcement de la plateforme pour supporter un charroi passant systématiquement au même endroit. De tout cela, il ne semble pas être question ici. On annonce des lames métalliques qui assureront l'embarquement aisé des voyageurs. Au vu des précédents assez calamiteux sur le réseau TEC en la matière, on aimerait savoir ce qui justifie un tel choix et savoir s'il existe des exemples probants de fonctionnement de ce dispositif. On rappelle ici que l'accès de plain-pied est aisément garanti par un tram, qui a l'avantage de circuler sur des rails.

1.5. Une vitesse commerciale qui ne semble pas réaliste

Les performances annoncées (20 km/h de vitesse commerciale) nous semblent peu voire pas du tout crédibles : lorsqu'on observe les performances d'autres réseaux en Europe, on voit que cette vitesse est rarement *approchée* par des lignes de bus urbaines, et jamais sans un site propre intégral, dont on reste très loin ici. Nous demandons donc à l'auteur de l'étude des incidences de produire une évaluation plus réaliste de la vitesse commerciale qui peut être attendue sur les différents axes proposés, afin que le public ne soit pas induit en erreur par la communication du TEC.

1.6. Une motorisation qui pose question

La question de la motorisation des véhicules a été rapidement évacuée lors de la RIP, alors qu'elle n'est pas encore tranchée. Il s'agit pourtant d'une question essentielle. La pertinence des bus sur batteries, qui semble être l'option préférentielle, doit être démontrée, en tenant compte de la capacité de tels véhicules à monter le Sart Tilman ou la Côte de Robertmont, même en étant surchargés (comme le sont tous les bus qui montent le matin au Sart Tilman), mais également de l'impact des temps de recharge sur les performances d'ensemble du réseau. Nous demandons à l'auteur d'étude d'examiner avec soin cette question et d'envisager, en particulier, l'hypothèse alternative du trolley, qui semble bien mieux adapté au contexte des lignes B2, B3 et B4 (nombreux démarrages en côte, notamment).

1.7. Des espaces publics qui restent très perfectibles

Comme cela a douloureusement été le cas pour le tram, le manque de soin apporté aux espaces publics est patent : et pour cause, on ne saurait demander à une équipe chargée de concevoir plusieurs dizaines de kilomètres de transport structurant en milieu urbain d'être en même temps en mesure d'approfondir l'aménagement des nombreux espaces publics traversés, a fortiori si tel n'est pas la spécialisation des auteurs du projet. C'est la raison pour laquelle nous demandons que les espaces publics les plus sensibles (la place Saint-Nicolas, le carrefour de Fontainebleau, la place du XX Août, la place de l'Yser, la rue Grétry, la place Georges-Ista, la gare de Chênée, a minima) soient confiés à des équipes pluridisciplinaires,

idéalement sur concours.

1.8. Modes doux : une intégration à soigner

Si, dans l'ensemble, les aménagements proposés en matière d'intégration des cheminements piétons et cyclistes marquent une évolution considérable par rapport au dossier du tram, la persistance de zones « cyclo-pédestres » nous semble problématique (on connaît en effet les difficultés liées aux zones partagées entre cyclistes et piétons, option peu sécurisante pour les uns comme pour les autres et créatrice de conflits entre usagers), d'autant plus que les documents fournis sont loin d'être clairs à ce propos. Nous demandons donc que cet enjeu soit clarifié.

Nous demandons aussi que soit systématiquement utilisé, dans l'ensemble des aménagements projetés, un revêtement de couleur (ocre ou rouge) spécifique aux itinéraires cyclables.

1.9. Un budget manifestement sous-estimé

Enfin, comme on l'a dit d'emblée, parmi les données manquantes dans le dossier figure clairement une estimation budgétaire détaillée. C'est particulièrement interpellant. On sait, par la presse et les débats parlementaires, que le budget prévu est de l'ordre de 80 millions d'euros, matériel roulant (et dépôt ?) compris, mais on ignore la ventilation de cet investissement.

Il nous est difficile de croire, en détaillant les aménagements envisagés, que ces 80 millions d'euros suffiront. Ce qui pose un problème d'honnêteté du débat public : si le budget qu'il faudra finalement engager s'avère être de l'ordre du double de cette somme, cela biaise gravement le débat public, en particulier sur l'opportunité d'opter directement pour le tram sur la Transurbaine.

Nous demandons donc à l'auteur de projet de fournir un estimatif réaliste et détaillé du coût du projet et nous demandons à ce que cet estimatif soit vérifié.

2. Commentaires sur les plans

2.1. La Transurbaine Ans-Chênée (B1)

De façon générale, *la ligne B1 (Ans-Chênée) nous semble insuffisamment aboutie*. Elle touche à des sites à enjeux majeurs, qu'elle traite de façon superficielle, sans approche d'ensemble. Si elle est réalisée telle quelle, elle risque de fermer de nombreuses possibilités pour l'avenir. Au-delà du débat sur la pertinence de choisir d'emblée le tram sur cet axe (évoqué au point 1.2), nous appelons à ce que le dossier soit réétudié, dans une approche beaucoup plus intégrée avec les enjeux d'espace public et de développement urbain, qui ne semblent pas réellement entrer, à ce stade, dans les préoccupations des auteurs du projet ici présenté.

Toute la zone située derrière la gare d'Ans, de même que la zone

de Bonne-Fortune, située de l'autre côté de l'autoroute, nous semblent mériter un travail urbanistique d'ensemble avant d'y réaliser la moindre infrastructure. Ces sites, en raison de leur localisation exceptionnelle (pour ce qui concerne la gare d'Ans) ou privilégiée (Bonne Fortune), ont vocation à nos yeux à accueillir de nouveaux quartiers denses, susceptibles d'accueillir plusieurs milliers d'habitants. Il nous semble indispensable de planifier ces développements AVANT d'implanter un transport public structurant. Dès lors, sachant que cette partie du projet est destinée à une réalisation ultérieure, nous préconisons son retrait de la présente procédure.



Place Saint-Nicolas : c'est déjà mieux, mais ça reste très perfectible.

La place Saint-Nicolas nous semble justifier un travail spécifique par une équipe indépendante. Car si l'aménagement proposé est évidemment meilleur que l'actuel (pourrait-il en aller autrement ?), on reste très loin de qu'on pourrait espérer pour un espace public aussi sensible.



La rue Bagolet devra être élargie pour permettre un site propre : c'est possible en remplaçant la bretelle vers la rue Bidault par un carrefour au niveau de la rue Dehin.

Entre la place Saint-Nicolas et la rue Sainte-Marguerite, nous demandons que soit envisagée l'implantation d'un *site propre central continu* et que soient en conséquence élargies les rues

Bagolet et Jules-de-Lamine (ce que pourrait faciliter le remplacement de l'actuelle bretelle vers la rue Bidault par un carrefour au niveau de la rue Dehin, tel que cela a été envisagé dans le Master plan de Sainte-Marguerite). Il nous semble également souhaitable de repenser l'aménagement des boulevards Sainte-Beuve, Carton-de-Wiart et Olympe-Gilbart en ce sens. Il serait enfin souhaitable, sur ce tronçon, que la pente soit rendue homogène afin de faciliter l'implantation future du tram.

Les carrefours de la sortie d'autoroute doivent impérativement tenir beaucoup mieux compte des usagers actifs.

La circulation locale doit rester possible entre les deux parties du quartier Sainte-Marguerite, dans les deux sens, par exemple en conservant la possibilité de rejoindre la rue de Hesbaye depuis la rue de Fexhe.

Le choix de passer par la place de la République française plutôt que par la place de l'Yser nous semble très problématique. Parce que cela revient, une nouvelle fois (après le choix du Pont Atlas pour rejoindre Bressoux en tram) à évincer Outremeuse, qui est pourtant l'un des quartiers les plus denses de la ville et le cœur battant de la rive droite (et un pôle intermodal en devenir). Parce que le passage par la rue Joffre implique de briser, en deux points, le nouvel espace public piéton continu qui avait été dégagé entre Opéra et Saint-Lambert. Parce que cela prive les usagers d'une interconnexion possible avec la B4 en rive droite (et les oblige donc, comme si souvent, à repasser par la place Saint-Lambert pour changer de ligne). Parce que cela implique de faire passer des BHNS dans la rue de l'Etuve, ce qui ne nous semble pas adapté. **Nous préconisons donc d'emprunter le tracé de la B4 jusqu'à la place Delcour, puis de suivre la rue Méan pour retrouver l'itinéraire prévu.** Dans cette optique, nous plaçons pour que l'axe formé par la rue Léopold, le pont des Arches et la rue Saint-Pholien soit réservé aux transports publics et aux modes doux, dans le cadre d'une transformation d'ensemble du centre-ville.

Rue Grétry, nous appuyons le principe proposé (empêcher la circulation de transit), que nous défendons et réclamons depuis de longues années, mais la proposition qui est sur la table est inutilement complexe (il suffirait d'empêcher le passage des véhicules privés au niveau de la place Henriette-Brenu pour obtenir l'effet recherché). Nous demandons aussi la suppression de toutes les places de parking du côté Amercœur, afin de permettre la création d'une piste cyclable bidirectionnelle tout au long de la rue Grétry, ce qui nous semble indispensable dans un cœur aussi fréquenté.

Plutôt que de suivre la rue Grétry jusqu'à la rue Sopers, nous demandons que soit envisagé le **passage par la rue Natalis et le Boulevard Poincaré**, afin de desservir le pôle Natalis, qui regroupe deux musées (Transports en commun et Métallurgie), d'importants services publics (hôtel de police, ONEm,...) et où s'annonce un développement urbain majeur (site « Barvaux », à l'emplacement des actuels garages automobiles). Ce choix

permettrait aussi de desservir la Boverie, le Nord du quartier de Fétinne et, surtout, de retravailler le « boulevard de l'automobile » sur toute sa longueur, ce qui est un enjeu majeur pour la ville.

Nous demandons que la possibilité de créer **une station REL « Bonne-Femme »** soit envisagée et intégrée dans le projet, en prévoyant des interconnexions de qualité entre les futurs quais ferroviaires et les axes de bus passant rue Grétry et Bld Poincaré.

Sur les boulevards Frankignoul, de Froidmont et de Douai, nous demandons à l'auteur de projet de privilégier **un site propre central et exclusif** plutôt qu'une bande latérale qui sera partagée avec les véhicules tournant à gauche. Cela permettra d'améliorer les performances mais sera surtout nécessaire pour implanter la future ligne de tram.

Place Joseph Willems, il est indispensable de conserver toutes les connexions entre le quai, le coeur du quartier et la rue Neuve.



Gare de Chênée : une feuille blanche à ce stade, où tout reste à faire pour assurer la naissance d'un pôle de mobilité.

L'aménagement autour de la gare de Chênée doit encore être complètement travaillé, notamment pour améliorer l'intermodalité avec le rail, qui reste très perfectible.

Nous préconisons que la ligne soit prolongée vers **Vaux-sous-Chèvremont** plutôt que vers un P+R en sortie d'autoroute. Le nombre de personnes desservies dans cette option sera plus important, cela permettrait d'intégrer la commune de Chaudfontaine dans le projet, de participer à la relance des quartiers sinistrés par les inondations, d'éviter d'importantes dépenses pour la construction du P+R et de faire le choix, pour une fois, de la desserte d'un quartier urbain plutôt que des périurbains à qui il devrait plutôt être conseillé de prendre le train pour se rendre en ville.

2.2. Ligne du Sart Tilman (B2)

Aucun plan communiqué. Projet soumis à une procédure distincte.

De façon générale, personne ne s'opposera à l'amélioration du service de bus vers le Sart Tilman, tant la situation y est difficile à ce jour, au détriment des étudiants et personnels de l'université et du CHU, notamment, et donc aussi de ces institutions elles-mêmes. Il est cependant illusoire de penser qu'une ou même deux lignes de BHNS pourront résoudre les problèmes de mobilité du campus. Ceux-ci ne trouveront une solution que dans une remise en question d'ensemble du site et de son fonctionnement, afin d'écrêter la demande aux heures de pointe, de créer des flux contra-cycliques, de positionner le site à une échelle régionale voire nationale, etc.

2.3. Jonction Ista-Angleur (B3)

Nous demandons que soit envisagé un site propre bus continu, dans les deux sens (ainsi que des cheminements piétons et cyclistes de qualité), entre le Pont de Fragnée et le théâtre de verdure (Angleur) voire au-delà. À cette fin, un élargissement de la rue d'Ougrée est notamment nécessaire, en mordant sur les talus du chemin de fer, de même que l'élargissement du tunnel sous le chemin de fer, beaucoup trop étroit, afin de permettre non seulement un site propre bus dans chaque sens, mais aussi l'implantation de pistes cyclables confortables ainsi qu'un cheminement piéton plus sécurisant qu'actuellement (le passage derrière de grosses colonnes maçonnées est particulièrement insécurisant en soirée).



Le Pont de Fétinne ? Ça reste une inconnue...

En ce qui concerne le Pont de Fétinne, il nous semble qu'une solution aurait dû être trouvée avant le lancement du processus d'étude sur les incidences. Nous plaçons pour son élargissement, seul à même de permettre un site propre bus dans les deux sens ainsi que des cheminements cyclistes et piétons confortables. Il nous semble aussi que l'aménagement

de ses abords doit garantir la possibilité pour les habitants du quartier Garde-Dieu d'entrer et de sortir de leur quartier en voiture, ce qui semble incertain dans la proposition actuelle.

En ce qui concerne le carrefour avec le Quai des Ardennes, dès lors que l'itinéraire structurant ne passera pas par là, nous demandons la désaffectation des deux bandes bus (très peu utilisées) sur le quai, afin de permettre la création d'un parc linéaire le long de l'Ourthe. Cela permettra aussi de simplifier significativement le carrefour. Nous proposons que les lignes passant actuellement sur le Quai des Ardennes empruntent l'Avenue du Luxembourg afin de permettre une connexion avec la future station REL des Vennes.

Nous demandons le maintien du rebroussement pour le trafic venant du quai Mativa ainsi que du tourne-à-gauche venant du Pont de Féttinne, indispensables à maintenir l'accès à la partie du Boulevard Emile de Laveleye située derrière l'église Saint-Vincent.

Nous demandons que l'aménagement du début de l'avenue du Luxembourg soit revu afin de permettre l'implantation future d'un tram sur cet axe : les plantations telles que proposées compromettent en effet cette perspective.

Nous demandons que l'intermodalité avec la station REL des Vennes, au niveau de la place des Nations Unies, soit intégrée dans le projet.

2.4. L'axe vers Fléron (B4)

De manière générale, les aménagements envisagés sur cette ligne sont minimalistes, pour ne pas dire inexistantes. On voudrait dévaloriser d'emblée le label « Busway » qu'on ne s'y prendrait pas autrement. C'est pourtant sur cet axe que l'offre envisagée coïncide le mieux avec la demande prévisible.

Le terminus Rue Léopold ne nous semble pas judicieux, car il implique un redessin laborieux de la place (afin d'obtenir un quai de longueur suffisante tout en permettant le rebroussement) et, surtout, participe une fois encore à renforcer le monocentrisme du réseau liégeois. Nous proposons d'envisager la localisation du **terminus à l'hôpital de la Citadelle** et de réduire l'emprise de la gare des bus place du Commissaire Maigret, afin de permettre à d'autres usages de l'espace public de s'y développer. Inclure la Citadelle dans le schéma Busway nous semble d'autant plus souhaitable que les deux autres grands hôpitaux de l'agglomération sont desservis.



La place de l'Yser : des intentions généreuses, une réalisation approximative.

Les intentions qui animent les auteurs de projet place de l'Yser semblent généreuses, mais se traduisent dans un salmigondis pour le moins perfectible, loin de l'espace public de qualité qu'on pourrait attendre à cet endroit. Au vu de l'expérience du tram (qui a multiplié les espaces publics médiocres, faute d'en avoir fait de vrais enjeux), nous recommandons que cet espace, comme d'autres, soit confié à une équipe spécifique, qui pourra se concentrer sur le projet.

Le choix de passer à double sens rue Surllet nous semble judicieux. Il nous semble cependant qu'il faudrait aller jusqu'au bout du raisonnement et réserver cet axe au transport public, aux riverains et aux services de secours plutôt que d'y conserver une bande de circulation. Ce choix permettra aussi de réserver la rue Puits-en-Sock aux modes actifs, en y supprimant tout trafic automobile (sauf livraisons, déménagements et services de secours).

Nous souhaiterions enfin que soit envisagée la possibilité de faire passer la ligne B4 par l'hôpital des Bruyères, en créant une infrastructure nouvelle dédiée au transport public entre l'hôpital et la N3 (à hauteur de la rue Louis de Brouckère), complémentaire à la rue Joseph Willem, de façon à éviter d'avoir à rebrousser chemin en arrivant à l'hôpital. Cette infrastructure, bien que coûteuse, nous semble se justifier à la fois pour desservir l'hôpital (dans un contexte où la création de nouveaux parkings est souhaitée, mais évitable) et pour permettre la création d'un pôle intermodal.

CONCLUSION

Le projet présenté sous le label « Busway » témoigne d'un début de prise de conscience, par le TEC, des besoins de mobilité de

l'agglomération liégeoise. Il reste cependant fortement sous-dimensionné par rapport aux besoins présents et prévisibles, sous-budgété, beaucoup trop mono-centré et tourné vers la pénétration urbaine au détriment de la mobilité inter-quartiers et, de façon générale, il semble avoir été bouclé dans la précipitation, sans doute pour tenir compte des échéances électorales qui approchent.

Il augure en outre de nouveaux attermoissements pénalisants pour la ville, en particulier la perspective de deux chantiers successifs sur la Transurbaine : BHNS puis tram lorsque l'évidence aura fini par s'imposer.

Pour toutes ces raisons, nous demandons que le projet soit remis sur le métier et fasse l'objet d'une concertation approfondie avant de poursuivre son cheminement.

[1] Les quelques lignes qui inaugurent le document dans lequel cette vision FAST de la Région wallonne est décrite sont très claires ; elles évoquent bien le contexte présent. On pourra lire : "En Wallonie, comme dans la plupart des régions du monde et d'Europe, la mobilité actuelle des personnes est encore trop centrée sur les déplacements en voiture individuelle. En effet, la part modale actuelle de la voiture s'élève à 83 % des kilomètres parcourus. Le constat est sensiblement identique pour le transport de marchandises. Actuellement, le degré de saturation des voiries en Wallonie n'atteint pas encore celui observé dans les régions voisines (Bruxelles, grandes capitales européennes, Flandre). Cependant, selon les prévisions d'augmentation de demande de déplacements tant des personnes que des marchandises, cette situation ne durera pas. D'autre part, le besoin accru de sécurité routière et les défis environnementaux réclament dès aujourd'hui des actions ambitieuses et cohérentes portant simultanément sur l'organisation de la société ainsi que sur la demande et sur l'offre de transport".

[2] Citons notamment les développements encore à venir du site Patience & Beaujonc, la reconversion de l'ancienne clinique de l'Espérance, l'ancien charbonnage de l'Espérance, le Master plan de Sainte-Marguerite et la reconversion de l'ancien hôpital Saint-Joseph, le projet « Barvaux », la transformation du Bld de l'automobile esquissée dans le cadre des travaux préparatoires au Schéma de développement communal (densification du zoning Cuivre & Zinc, notamment), le projet Uhoda à la jonction du Quai des Ardennes et du Bld de l'Automobile, le site Bolliden, le site LBP, les abords de la gare d'Angleur, etc.