



Wallonie
Le Gouvernement





Wallonie
Le Gouvernement

UN CHOIX GAGNANT

POUR LA MOBILITÉ LIÉGEOISE

POUR LE REDÉPLOIEMENT DE HERSTAL ET DE SERAING

POUR LA WALLONIE

CONFÉRENCE DE PRESSE

29 août 2024

1. Introduction

Déclaration de Politique Régionale (DPR) : maximiser le ratio bénéfiques/coûts pour la collectivité

"Le Gouvernement définira les priorités dans les investissements d'infrastructure en transports en commun afin de **maximaliser le ratio bénéfiques/coûts pour la collectivité**. Les grands projets d'infrastructure dont les travaux de constructions sont déjà très largement entamés seront achevés. ***Au vu de l'explosion des coûts du chantier du tram de Liège, le Gouvernement, s'agissant des extensions vers Herstal et Seraing, déterminera le cadre juridique et budgétaire admissible pour la poursuite du chantier***".

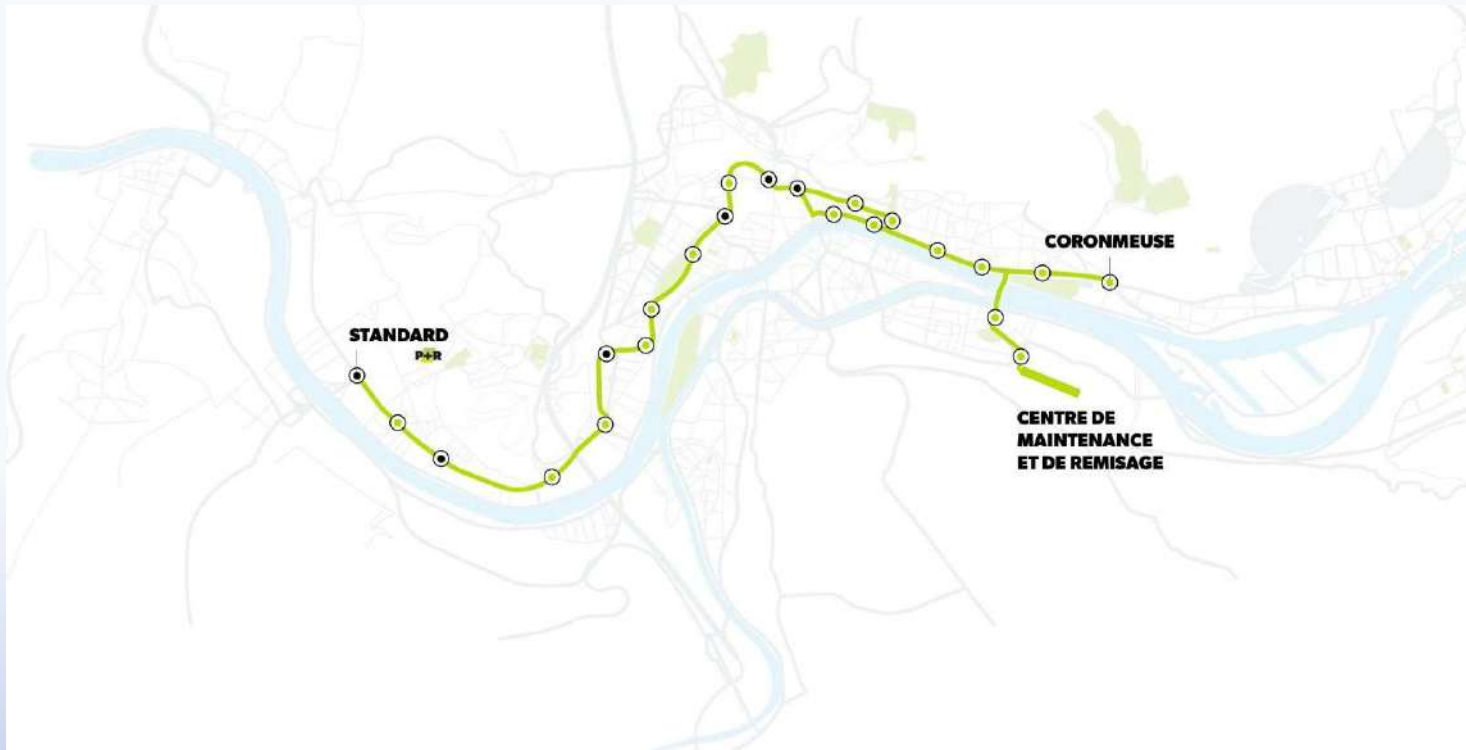
1. Introduction

Un travail mené avec les Services publics

- Avec **le régulateur:**
l'Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés (**AOT**)
- Avec **l'opérateur:**
Opérateur des Transports de Wallonie (**OTW**).

1.Introduction

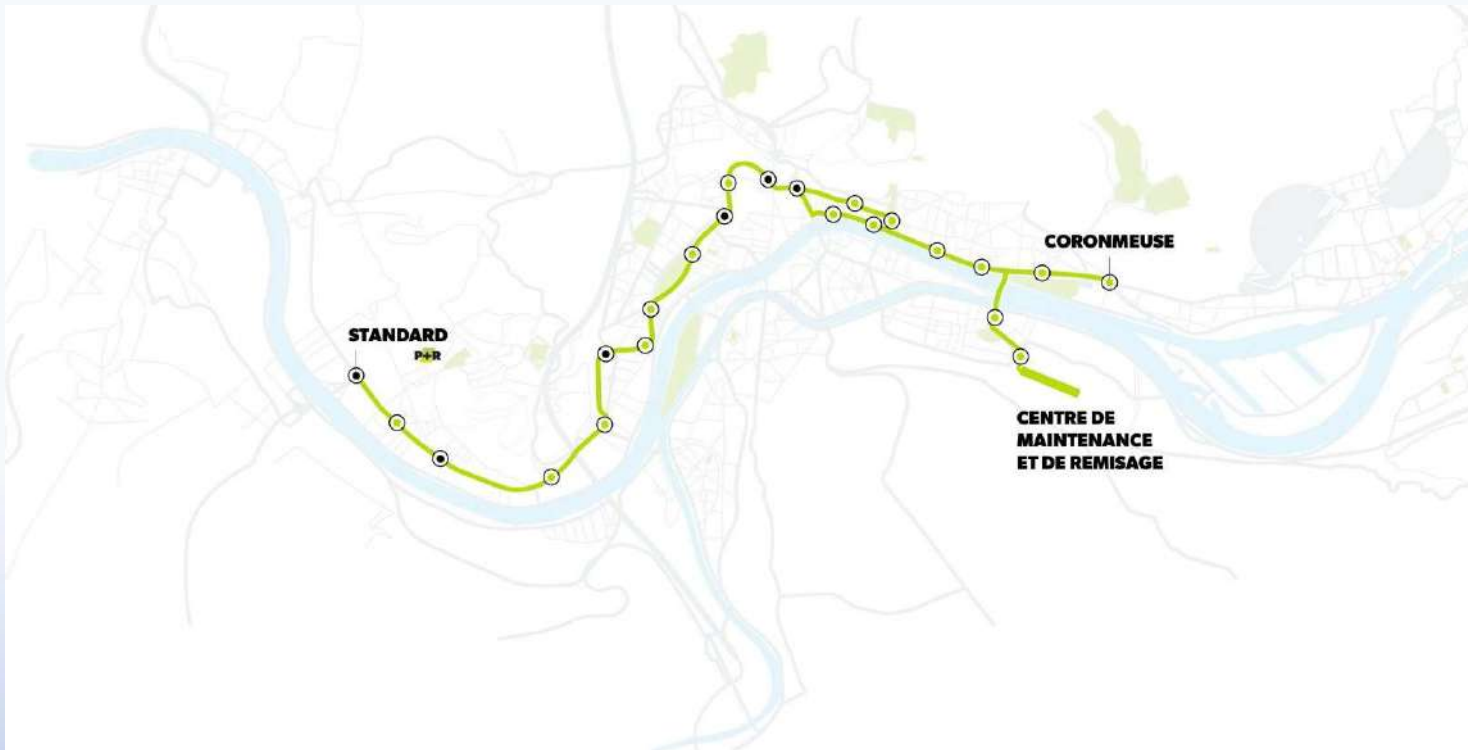
Le tram de Liège



- Longueur : 11,7km
- 23 stations
- Tracé : stade du Standard au Sud, Coronmeuse au Nord
- Coût : 1,174 milliards €

1. Introduction

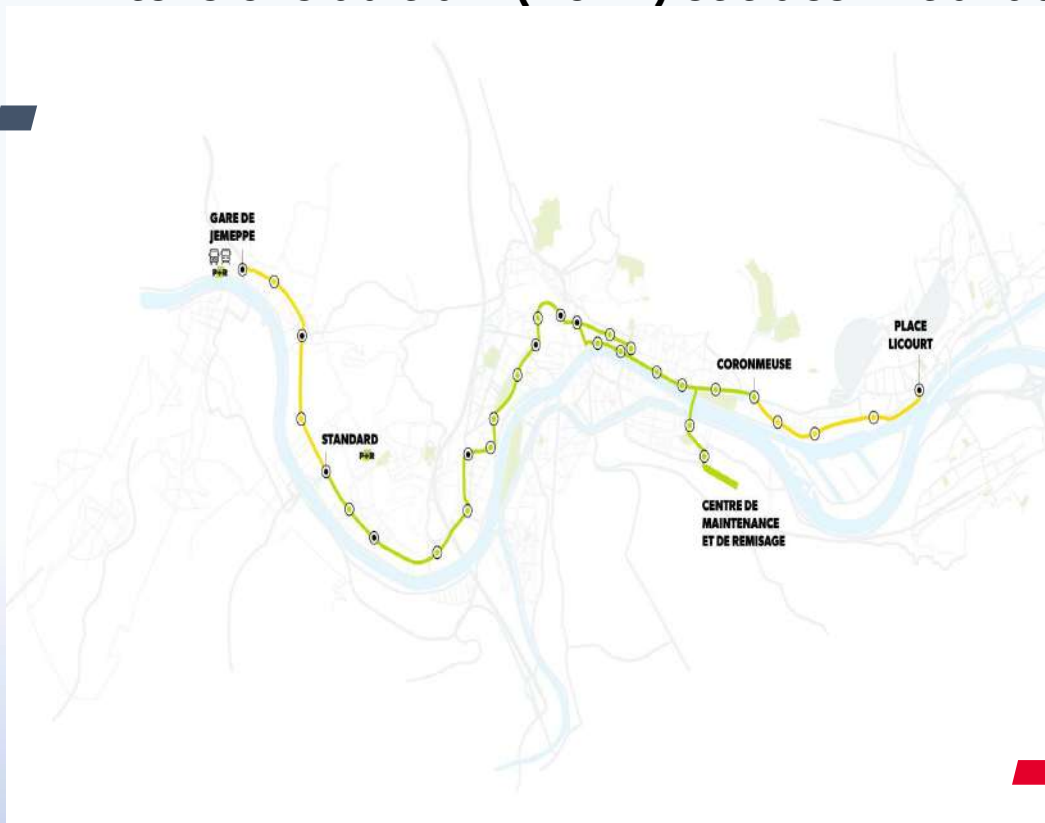
Le tram de Liège



- **Attribution du marché :**
22 novembre 2018
- **Signature contrat PPP :**
22 janvier 2019
- **Médiation :**
Septembre 2023
- **Mise en service :** 2025

2. Le projet des 2 extensions du tram

Extensions du tram (2021) et tracé initial du tram (2009)



2. Le projet des extensions du tram

Un dossier « au milieu du gué »

- **23 juin 2021** : Dans le Plan national de Relance et Résilience (**financement 100 % Europe: 105 millions €**)
- **25 octobre 2023** : retrait du PNRR et basculement sur fonds 100% wallons (**estimation: 370 millions €**)
- **Travaux Nord** : contrat notifié le 30 juin 2023 (en cours 02/10/23)
- **Travaux Sud** : contrat notifié le 10 avril 2024 (début 10/09/24)
- **Contrat extension Tram'Ardent** : avenant non signé au moment de la passation de GW (15/07/24)

3. La décision gouvernementale de ce 29 août 2024 : 2 lignes de bus prioritaires

- En site propre et/ou prioritaire
- Un tracé 3 fois plus long : 15,5km (versus 5,8km)
- Incluant la requalification urbaine de façades à façades
- Desservies avec des bus électriques
- Connectées aux pôles d'échanges bus-tram aménagés au Standard et à Coronmeuse (correspondance aisée)
- Pour un investissement total de 264 millions €

3. La décision de ce 29 août 2024 : 2 lignes de bus prioritaires

Objectifs : une meilleure mobilité et un réaménagement urbain plus étendu

- **Un choix gagnant :**
 - Plus utile
 - Plus efficace
 - Meilleur rapport coûts/bénéfices
 - Moins risqué

3. La décision de ce 29 août 2024 : deux lignes de bus prioritaires

Le choix le plus utile pour la mobilité

- Tracé plus long et plus cohérent (5,8km vs 15,5km)



Décision de Philippe Henry :

- 5,8km

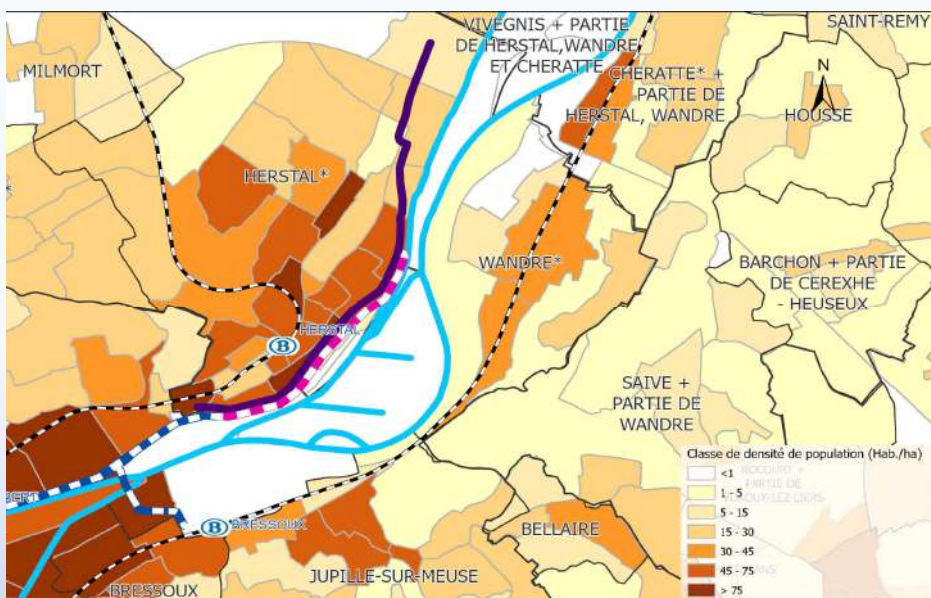
Décision du 29 août 2024 :

- 15,5km

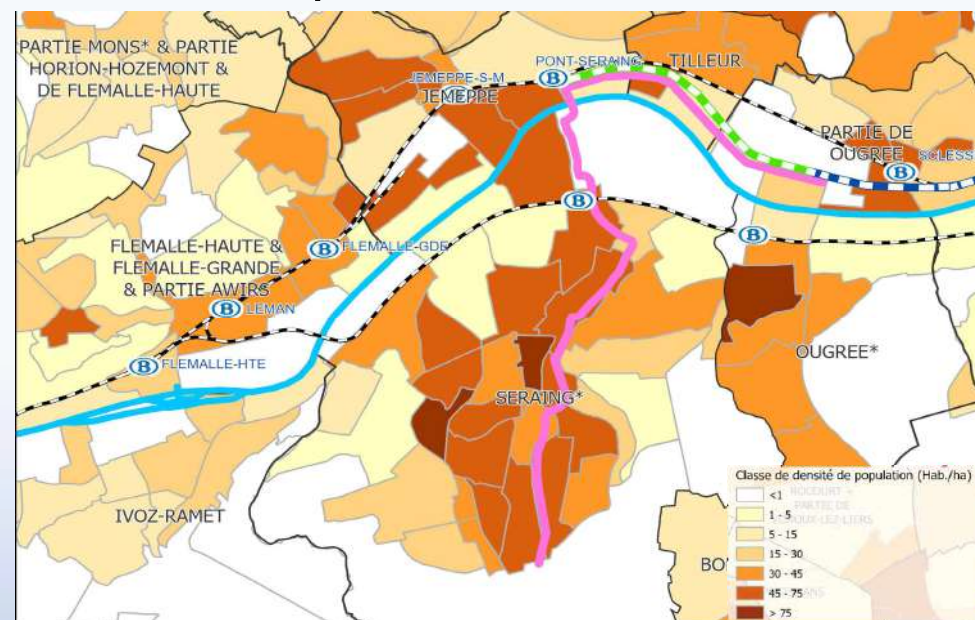
3. La décision de ce 29 août 2024 : deux lignes de bus prioritaires

Le choix le plus utile pour la mobilité

- Dessert **2,5 X plus** d'habitants vivant à moins de 500 mètres des lignes (37.575 personnes vs 14.243 personnes)



Densité population nord



Densité population sud

3. La décision de ce 29 août 2024 : deux lignes de bus prioritaires

Le choix le plus utile pour la mobilité

- Une vitesse commerciale améliorée grâce aux sites propres et prioritaires : **vitesse commerciale doublée** sur certains tronçons et **forte amélioration de la fiabilité et de la ponctualité** des bus.



3. La décision de ce 29 août 2024 : deux lignes de bus prioritaires

Le choix le plus utile pour le développement urbain

- Réaménagement urbain des voiries communales et régionales de façades à façades à Seraing, Herstal et Saint-Nicolas
- La méthode : une mise en œuvre **concertée avec les communes** (mobilité et requalification de façades à façades) dès les prochaines semaines



3. La décision de ce 29 août 2024 : deux lignes de bus prioritaires

Le choix le plus efficace pour aujourd'hui et demain

- Adapté à la demande actuelle et à l'augmentation induite par le tram de Liège (voir offre 2025)
- Permettant facilement une augmentation rapide de la fréquence et de l'amplitude des bus
- Possibilité de monter en capacité avec un basculement en busway sur les sites propres sur la quasi-entièreté du parcours

3. La décision de ce 29 août 2024 : deux lignes de bus prioritaires

Le meilleur ratio coûts/bénéfices (chiffres OTW)

Budget pour les extensions tram (2021)	Budget pour les lignes de bus prioritaires à Herstal et Seraing (Décision 29 août 2024)
<p>➤ 627,9 millions d'euros soit :</p> <ul style="list-style-type: none">➤ 347M€ de coûts de projet➤ 230,9M€ étalés sur 25 ans➤ 50M€ de risques additionnels estimés <p>Soit un coût de 44.085 euros/habitant sur 25 ans</p>	<p>➤ 264 millions d'euros soit :</p> <ul style="list-style-type: none">➤ 179,1 M€ de coûts de projet➤ 74,9M€ étalés sur 25 ans➤ 10M€ de risques additionnels estimés <p>Soit un coût de 7.026 euros/habitant sur 25 ans</p>



4. Analyse de l'OTW : risques et coûts comparatifs



4. L'analyse de l'opérateur : l'Opérateur des transports de Wallonie (OTW)

➤ Combiner dans un seul PPP :

- **La ligne tram**: financement privé, contrat déconsolidé, tous les risques, entre les mains d'un seul opérateur (TramArdent), garantie d'un prix fixe

ET

- **Les extensions** : financement public, contrat consolidé, plusieurs contrats avec plusieurs opérateurs, sans aucune garantie d'un prix fixe

→ Implique : un risque majeur de dérapage budgétaire et de planning.

4. L'analyse de l'opérateur : l'Opérateur des transports de Wallonie (OTW)

➤ Comparaison des coûts/km tram et bus en site propre (investissements) :

- Coût kilométrique tram = 38,91 millions €/km.
- Coût kilométrique extensions du tram sur 5,8km = 55,86 millions €/km.
- Coût kilométrique pour les lignes de bus prioritaires sur 15,5km (décision 29 août 2024) = 9,5 millions €/km.

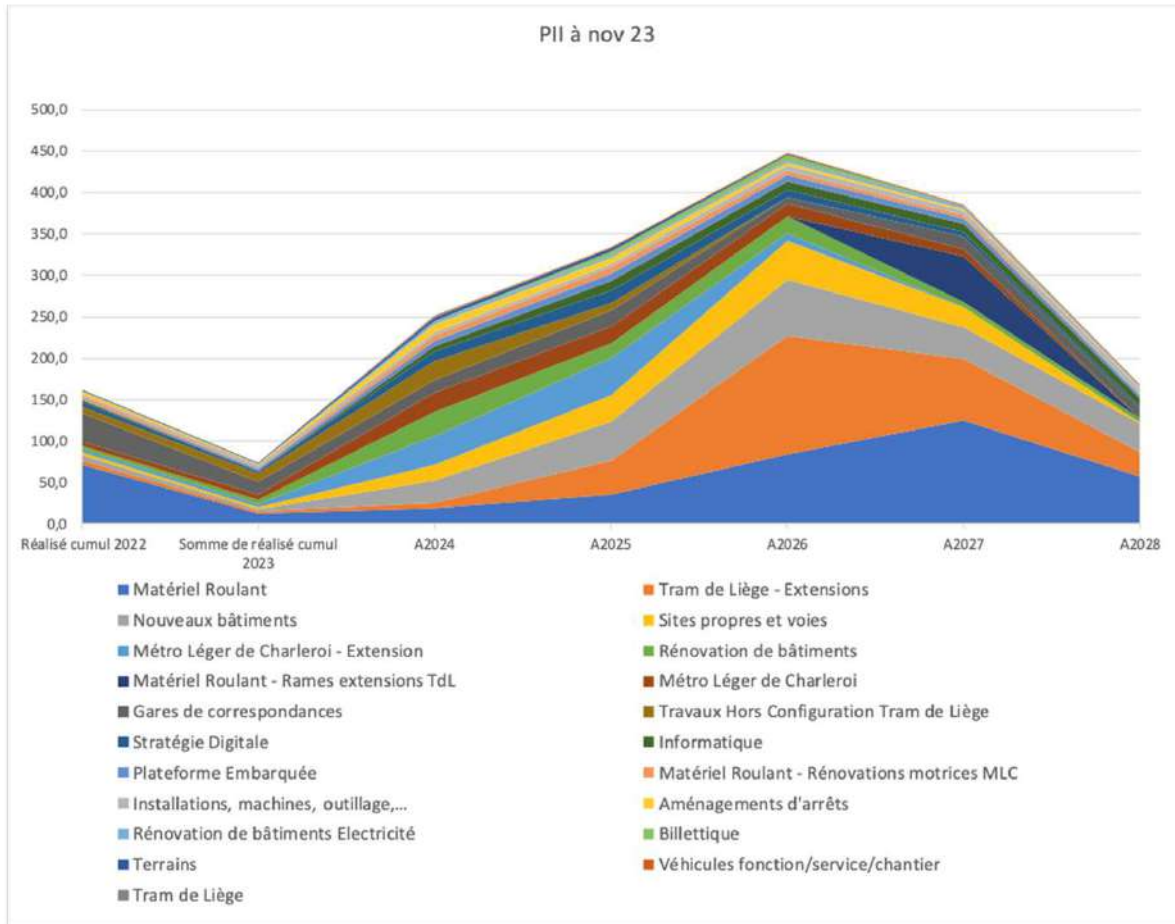
5. Analyse de l'AOT : risques et coûts comparatifs



5. Avis de l'Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés (AOT)

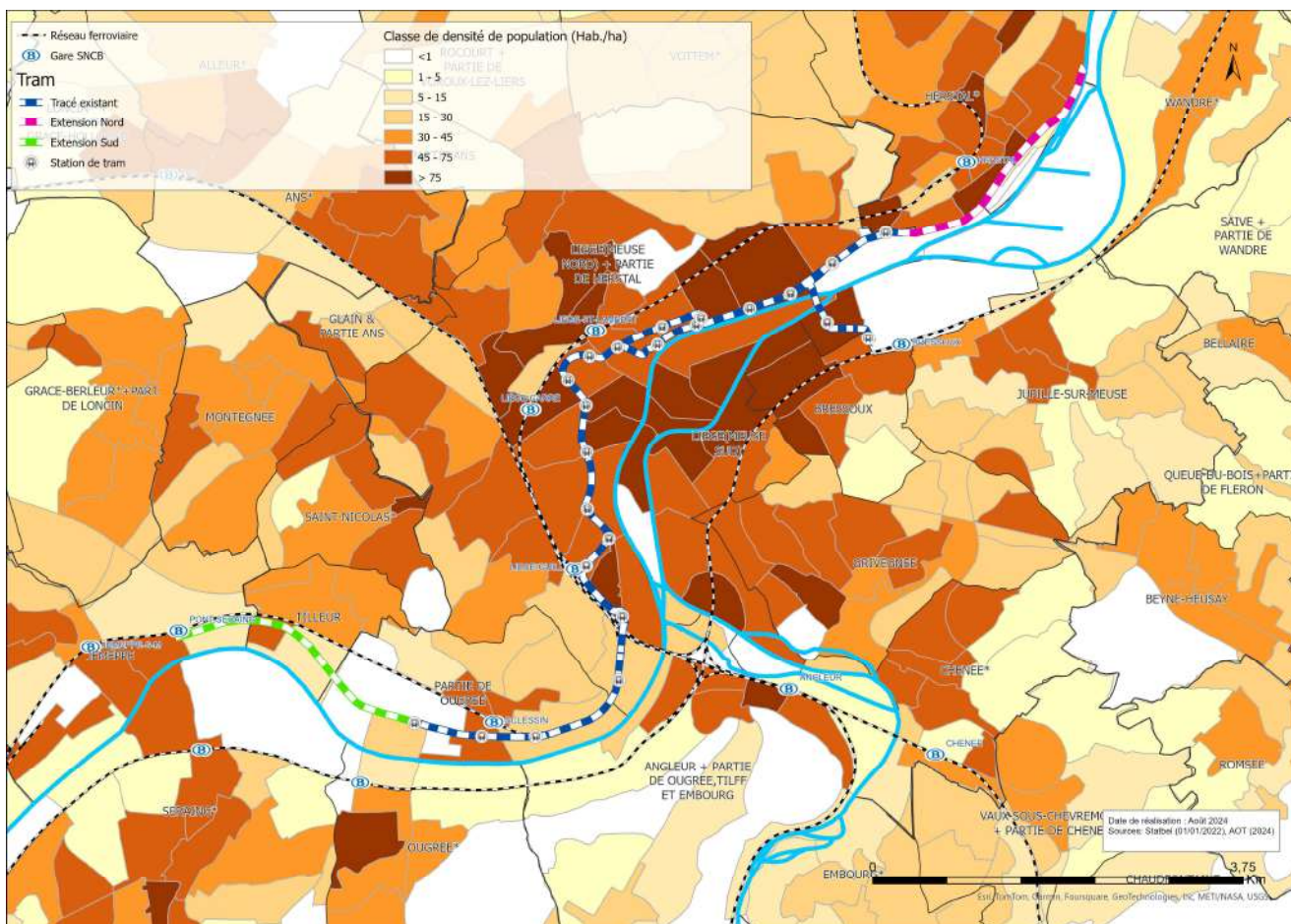
- Répartition territoriale : nombre de km d'offre par habitant en 2023 (TEC et SNCB)
 - Wallonie : 37,22km
 - Agglomération liégeoise : 57,02km
 - Ville de Liège : 81,62km

5. Avis de l'Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés (AOT)



- Part du budget des extensions tram dans le plan d'investissements à 5 ans de l'OTW

5. Avis de l'Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés (AOT)

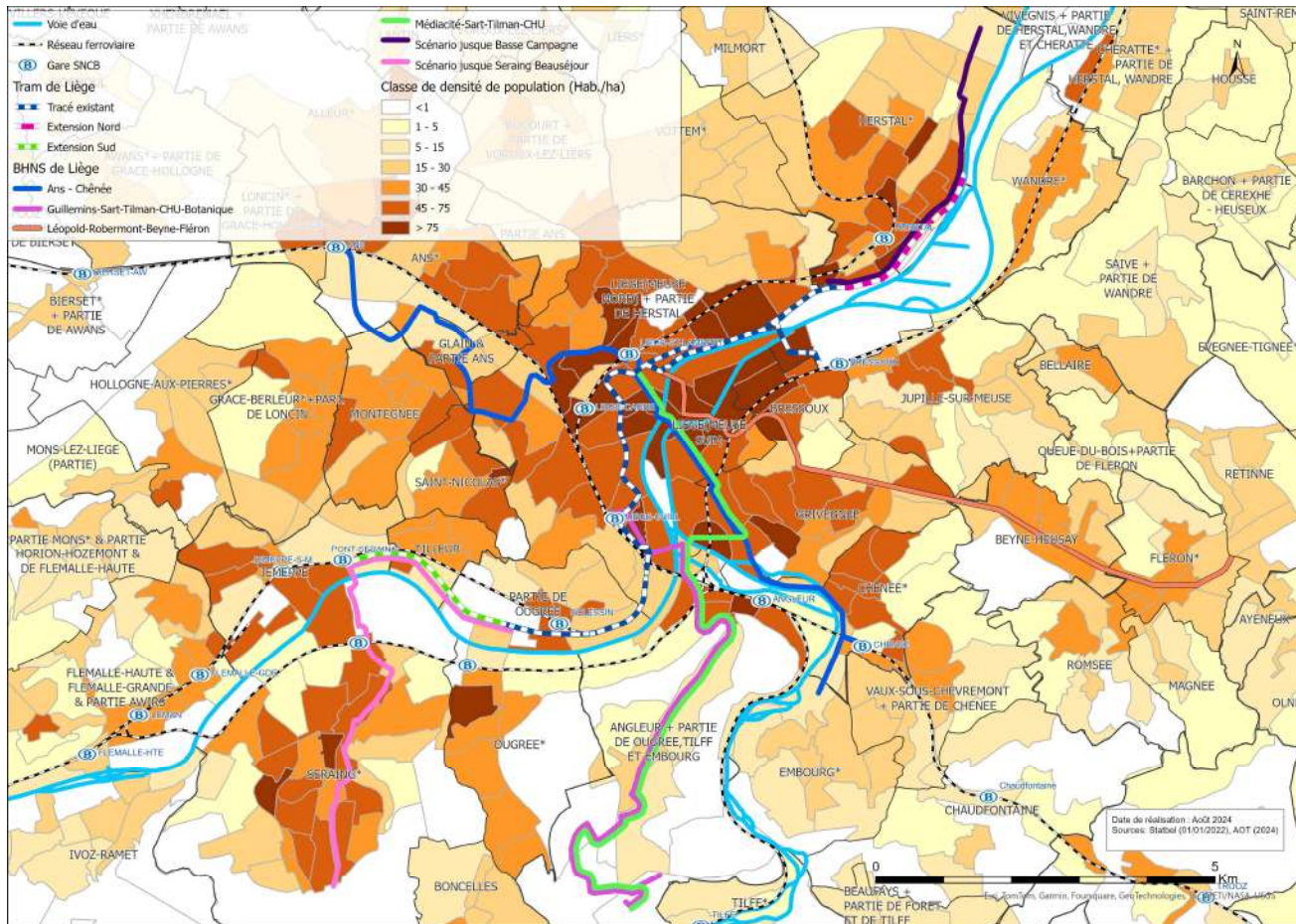


➤ Les besoins en densité de population pour le scénario « extensions tram »

- Population desservie par les extensions :

14.243 personnes (8568 au nord, 5675 au sud)

5. Avis de l'Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés (AOT)



➤ Les besoins en densité de population pour le scénario « lignes de bus prioritaires »




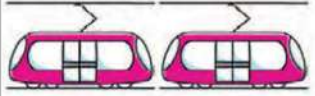
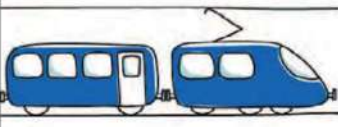
- Population desservie par les lignes de bus prioritaires (décision du 29 août 2024) :

37.575 personnes
 (12 095 au Nord, 25 480 au Sud)

- Scénario « lignes de bus prioritaires » = +2,6X

5. Avis de l'Autorité Organisatrice des Transports collectifs et partagés (AOT)

Pièce jointe suivante le réseau bus pour répondre à la demande

		Fréquences envisagées pour Liège	C1 CAPACITÉ par bus	C1 CAPACITÉ HORAIRE	ACCÈS PASSAGERS
	bus standard 12 mètres	8 à 10 min	70	420 à 525 passagers / heure / sens	Porte-avant pour contrôle
	bus articulé 18 mètres	8 à 10 min	90	540 à 675 passagers / heure / sens	
	bus bi-articulé 24 mètres	5 à 6 min	120	1'200 à 1'440 passagers / heure / sens	Toutes portes
	Tramway 40 mètres	5 à 6 min	300	3'000 à 3'600 passagers / heure / sens	+ valideurs + contrôles aléatoires
	train « S suburbain »	15 à 30 min	> 500	1'000 à 2'000 passagers / heure / sens	

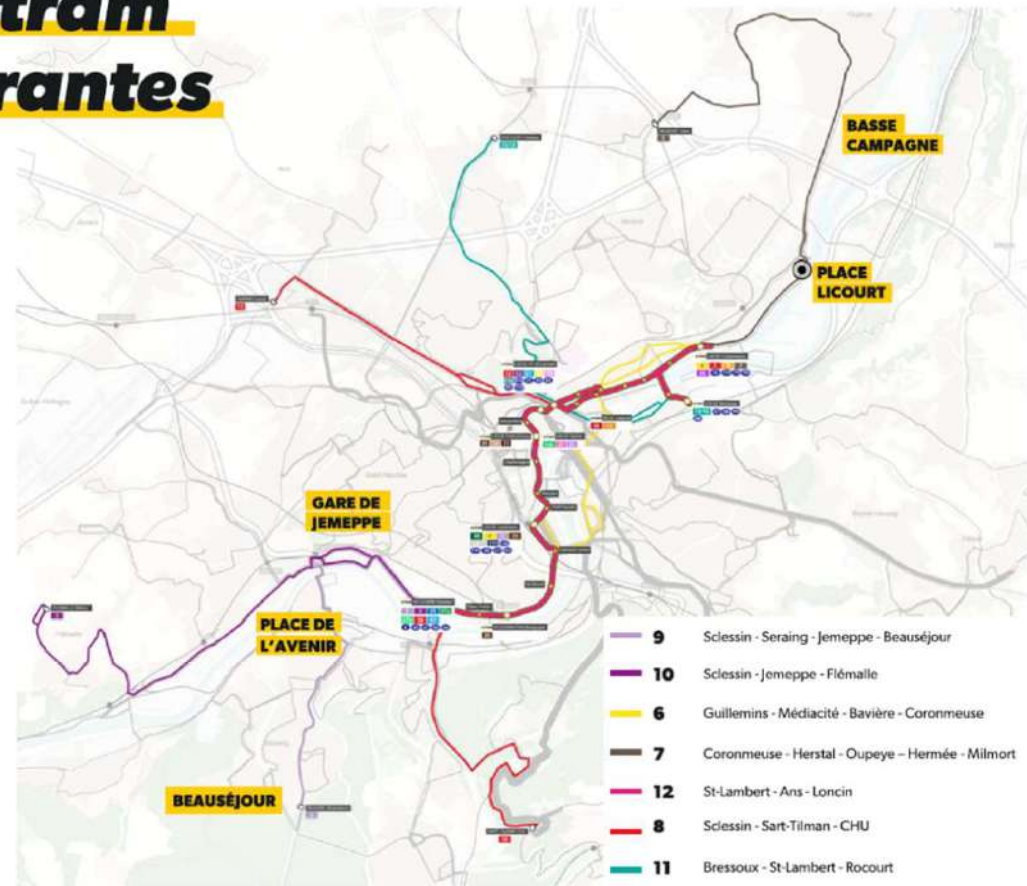
➤ Mode de transport en fonction du nombre de passagers/jour.

Le réseau demain : le tram et les 9 lignes structurantes

9 LIGNES STRUCTURANTES

Des lignes connectées au tram et maillées avec le réseau HNS et le train.

Elles constituent une extension de l'axe du tram ou complètent le maillage des lignes HNS.



À ces 7 lignes structurantes s'ajouteront les lignes structurantes 3 et 4, respectivement futures BUSWAY B3 et B4, non reprises sur cette carte.

6. Conclusions

- *Engagement de la déclaration de politique régionale :*
« **maximaliser le ratio bénéfices/coûts pour la collectivité.** »
- *Volonté d'approche concertée et renouvelée avec les administrations*
- **Un CHOIX GAGNANT pour la mobilité des Liégeois, pour le redéploiement urbain des villes de Seraing et de Herstal et pour pouvoir améliorer la mobilité pour tous les Wallons et les communes concernées**



Wallonie
Le Gouvernement

**Merci pour
votre attention !**