

Question orale de M. de Wasseige à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « le tram de Liège et les connexions ferroviaires sur la rive droite »

M. le Président. – La parole est à M. de Wasseige pour poser sa question.

M. Olivier de Wasseige (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, j'aurai quant à moi une question un peu plus constructive. Le tram de Liège entrera bientôt en fonction sur la ligne la plus fréquentée de Wallonie, dans une agglomération de 600 000 habitants. Il ne permettra pas de résorber tous les problèmes de mobilité de la ville, qui est précisément le centre économique et administratif de la région.

Le prochain défi sera donc celui de la mise en œuvre du nouveau plan de transport qui va compléter la mise en service du tram entre Sclessin et Coronmeuse ou Liège Expo. Une bonne partie des voyageurs vont désormais être astreints à une correspondance alors qu'ils avaient l'habitude d'arriver directement en ville. Pouvez-vous nous confirmer que les conditions de correspondances seront optimales et le temps d'attente limité au maximum, sous peine de voir les usagers délaisser les transports en commun ?

En outre, la réorganisation du réseau de bus autour du tram se fera-t-elle bien au bénéfice des fréquences, notamment le matin, particulièrement pour les étudiants et ceux qui viennent travailler en heures de pointe et en soirée ? La libération du matériel roulant et de personnel permettra-t-elle d'envisager la création de nouvelles lignes de rocade, à l'image de celle reliant Chênée à Coronmeuse ?

Par ailleurs, la suppression des extensions du tram, bien qu'elles se basent sur l'analyse de l'AOT, ne rassure pas les Liégeois et appelle à d'autres solutions, certes moins coûteuses, mais indispensables. Et vous en avez fait la démonstration lors de vos présentations.

Outre les bus électriques prioritaires et en site propre quand c'est possible, avez-vous pensé aux connexions avec le rail ? L'infrastructure ferroviaire existe sur les deux rives de la Meuse et permet des déplacements de Jemeppe à Herstal et Milmort avec arrêt au centre-ville. De même, sur la rive droite, une ligne pourrait relier Seraing à Visé en desservant Ougrée, Les Venues, Bressoux, Jupille, Wandre, Cheratte et Hermalle-sous-

Argenteau, ligne qui existait avant le développement de la voiture qui a causé sa disparition.

Pour ce qui concerne le mobipôle de Bressoux, les conditions de correspondance entre la gare ferroviaire et les arrêts de tram et de bus « Liège Expo » sont complexes, voire rédhibitoires pour nombre de voyageurs. Pour éviter à ceux-ci une marche d'une dizaine de minutes dans des conditions peu sécurisantes, ne serait-il pas opportun d'installer une passerelle permettant un lien direct entre le quai de la gare ferroviaire et le pont qui mène aux arrêts de tram et de bus ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Mesdames et Messieurs les Députés, j'ai été à plusieurs reprises à Liège ces dernières semaines, tant avant qu'après la décision. J'ai entendu et je comprends l'émotion et les questionnements des citoyens, des habitants que j'ai rencontrés, des élus locaux, des entrepreneurs ou encore des sous-traitants.

Monsieur de Wasseige, concernant les correspondances induites par la mise en service du tram à la place des lignes directes, neuf points de correspondance bus-tram sont prévus. Ils permettront des correspondances efficaces avec des horaires coordonnés et un positionnement d'arrêts facilitant le transfert des voyageurs. L'offre de bus a été quantifiée sur base de la fréquentation actuelle des différentes lignes et de leur évolution attendue. Elle inclura des modifications de fréquences sur certaines lignes qui pourront être à la hausse ou à la baisse en fonction des besoins identifiés. Par contre, concernant les possibilités de lignes de rocade supplémentaires, elles ne sont pas à l'ordre du jour pour le moment.

Le nouveau réseau mis en œuvre en 2025, complété par la mise en œuvre des quatre lignes de busway, est conçu pour répondre à l'ensemble des besoins de déplacement des Liégeois.

Toujours pour répondre à vos questions, Monsieur de Wasseige, les connexions avec le réseau ferroviaire seront assurées grâce à deux pôles majeurs, Guillemins et Saint-Lambert, et quatre gares stratégiques, Ans, Herstal, Chênée et Pont-de-Seraing. De plus, une large majorité des gares du périmètre seront desservies efficacement avec le

nouveau plan de la SNCB qui prévoit l'augmentation de fréquences sur les lignes S, les fameuses lignes suburbaines.

Le réseau ferroviaire est déjà bien maillé sur l'agglomération liégeoise et des améliorations de l'offre sont prévues. Néanmoins, une condition pour la bonne complémentarité entre les réseaux est la tarification. C'est là que le bât blesse, et c'est un euphémisme. Parce qu'aujourd'hui, le coût des transports en train est largement plus élevé que le prix du ticket de bus. La complémentarité tarifaire pose de ce point de vue un handicap important à franchir. J'espère que nous pourrions avancer sur le déploiement de l'offre de trains suburbains – qui relève du Fédéral – sur la métropole liégeoise et qu'une meilleure intégration tarifaire entre les TEC et la SNCB sera possible. C'est vraiment l'offre ferroviaire qui, en temps de trajet, est la plus performante sur les moyennes distances.

Enfin, pour ce qui concerne le pôle de Bressoux, Monsieur de Wasseige, la connexion entre le train et le tram est relativement directe, via un escalier qui accède au pont du Bouhay. Elle prend 10 minutes, bien que la gare et la station de tram soient situées de part et d'autre du P+R.

Le potentiel de voyageurs qui seraient intéressés par une telle connexion n'est toutefois à cette heure pas connu et devra faire l'objet d'une évaluation préalable, pour pouvoir juger de l'opportunité de l'investissement que vous suggérez. L'analyse des conditions de sécurité des cheminements vers les mobipôles devra en tout cas être incluse dans le cadre de la mise en œuvre du redéploiement du réseau liégeois.

Je rappelle que trois types de bus peuvent circuler, ceux de 12 mètres, 80 places, ceux de 18 mètres, 120 places et ceux de 24 mètres, 150 places.

En ce qui concerne la fréquentation sur les lignes pour justifier l'utilisation d'un tram, ce qui est paru dans la presse est inexact. On a additionné sept lignes sur Herstal alors qu'en réalité cela ne fonctionne que pour deux lignes. Pour l'autre volet, ce sont six lignes qui ont été additionnées, alors que le nouvel itinéraire ne remplace que deux lignes. L'objectif est bien les 20 kilomètres par heure – je l'ai expliqué tout à l'heure – sur les sites propres. Ils seront négociés avec les autorités locales ou sites prioritaires, comme je l'ai expliqué, 9 et 6,5 kilomètre

M. le Président. – La parole est à M. de Wasseige.

M. Olivier de Wasseige (Les Engagés). – Je vais juste souligner quelques points qui sont complémentaires pour moi et que je trouve particulièrement intéressants dans ce que M. Desquesnes a dit. C'est notamment le fait que, sur l'extension, 9 kilomètres seront faits en site propre et 6,5 kilomètres en prioritaire. Quand on parle aujourd'hui de comparer la situation actuelle qui est embouteillée par rapport à une situation future, on compare clairement des pommes et des poires et ce n'est pas très rationnel, par définition même de ce qu'est un site propre.

Sur le reste, par rapport à mon intervention, je vous remercie pour les clarifications que vous avez apportées sur les points de correspondance qui sont prévus, sur l'offre de bus qui est amplifiée. Je note qu'actuellement la ligne de rocade n'est pas à l'ordre du jour, mais que, de fait, vous avez raison, il peut y avoir une opportunité via le busway.

Je suis aussi rassuré sur les connexions complémentaires qu'il y aura avec le ferroviaire, avec l'augmentation de la fréquence du côté de la SNCB et l'adjonction de lignes de bus complémentaires pour que tout tourne bien.

Vous avez raison de souligner le problème de tarification, puisque c'est un problème qui dépasse largement le cadre de ce sujet, mais qui est beaucoup plus général sur la complémentarité tarifaire à faire évaluer de manière globale.

Enfin, pour Bressoux, je vous remercie de faire une étude d'opportunité et une analyse de la sécurité et de l'adjonction de cette passerelle.