



Liège, le 3 février 2008

Le tram à Liège : Ne pas décider à la hussarde !

Colette Balsacq, 1^{ère} échevine à Fléron

Pierre Castelain, secrétaire régional

Bénédicte Heindricks, cheffe de groupe au conseil communal de Liège

Bernard Wesphael, chef de groupe au parlement wallon

Ecolo s'inquiète de la soudaine agitation des partis traditionnels autour du projet tram. En effet, s'il est opportun de travailler vite, il s'agit aussi d'être efficace et cohérent. Or, il semble qu'à nouveau le PS comme le CDH travaillent à l'envers. Pendant que 4 études techniques abordant des facettes différentes de la mise en œuvre du tram sont en cours d'élaboration, il apparaît qu'un tram gadget ce soit déjà imposé dans les projets des dominants rouge-orange. Ecolo ne peut accepter que le processus d'études soit ainsi bafoué au mépris d'une vision de long terme intégrant les défis périphériques à la réalisation du tram.

Il nous paraît essentiel de rappeler que le tram doit servir d'armature au projet de développement territorial de l'agglomération. C'est dans cette dynamique que le PUM doit jouer son rôle indépendamment des partis traditionnels. Le tram représente un investissement lourd et dans le cadre de ce projet, il serait fastidieux de se décider à la hussarde car c'est le plus sûr moyen de passer à côté d'une belle opportunité pour l'agglomération liégeoise.

Ainsi, dès aujourd'hui, il est temps que les communes de l'agglomération prennent leur destin en main et réclame des moyens suffisants pour mener la réflexion sur le projet de développement de l'agglomération à son terme.

Décider à la hussarde, le plus sûr moyen de se planter

Mobilité, aménagement du territoire, Communauté urbaine,... autant de domaines dans lesquels Ecolo travaille activement depuis toujours.

L'occasion pour nous de rappeler brièvement quelques initiatives d'ECOLO en matière de mobilité ces dernières années :

1996 : Présentation de « Liège écomobile » : 140 pages d'analyses et de propositions, dont bon nombres restent malheureusement d'actualité.

1999 : approbation par le conseil communal de Liège d'une motion proposant la mise en place d'un groupe de travail liégeois sur les potentialités d'un REL (réseau express liégeois utilisant les lignes de la SNCB).

2001 : publication de l'étude Sémaly-Transitec (coordonnée par la Chambre de Commerce) sur les potentialités d'un réseau de transports structurant, commandée par le ministre de la Mobilité José Daras.

2004 : approfondissement de cette note, présentée à tous les partis et acteurs du transport : 4 antennes, une boucle centrale à double fréquence, permettant une réorganisation complète du réseau de bus subsistant.

2004 : vote du décret Daras sur la mobilité locale, créant entre autres un nouvel outil de planification : le Plan Urbain de Mobilité.

1.1 Qu'ont fait les autres acteurs politiques pendant ce temps ?

REL : En 1999, le Collège liégeois PS – CDH n'a évidemment pu rejeter cette motion, même si elle venait d'Ecolo, proposant d'étudier les potentialités et les limites d'une utilisation accrue du rail pour un service d'agglomération. Il l'a donc approuvée tout en confiant la mission de créer un groupe de travail sur ce

sujet à ... J-M Dehousse. Ce groupe de travail n'aura jamais été constitué.

Histoire de rattraper ces dix années perdues à l'initiative des socialistes et des sociaux chrétiens, le Conseil communal de Liège vient d'approuver ce lundi 26 janvier 2009 une étude à confier au GRÉ pour précisément identifier le potentiel d'un réseau REL sur les voies de la SNCB. Pendant ce temps de nombreuses villes ailleurs en Europe franchissaient des pas importants pour une mobilité durable.

L'étude Sémaly-Transitec avait un très gros défaut : avoir été commanditée par un ministre Ecolo. Comme le disait un échevin liégeois récemment dégradé, « on ne peut quand même pas laisser cette plume à leur chapeau ». On a donc joué la montre...

Pour sa part, le ministre wallon actuel de la mobilité, A. Antoine (CDH) qui a succédé à J. Daras s'est ostensiblement assis sur le dossier, qualifié de fantaisiste, durant les trois premières années de son mandat. Il a aussi refusé l'offre, faite par la SNCB en 2005, de réaliser l'étude d'un projet pilote de tram-train en Wallonie, contrairement aux deux autres régions qui ont par contre mis à profit cette offre.

Enfin, il a fallu que la conférence des échevins de l'urbanisme de l'agglomération liégeoise insistent pendant deux ans pour, que enfin, A. Antoine accepte de lancer l'étude du premier PUM entrepris en Wallonie, celui de Liège.

Bref, durant trois ans, André Antoine, sans doute pour se couler dans le moule de sa présidente de parti a joué à Monsieur NON. Une attitude en outre peu constructive et qui aujourd'hui pose la question de la cohérence.

1.2 Un réveil agité mais fébrile

Subitement, en 2007, tant l'ex grand patron du groupe TEC J-CI. Phlypo (« moi vivant, il n'y aura pas de tram à Liège ») que le ministre Antoine opèrent un retournement complet et sont tout à coup convaincus de la nécessité du tram. Une nouvelle, que nous accueillerons positivement.

Ce qui les a fait changer d'avis : nullement une vision prospective (qu'est-ce que le tram peut faire pour mieux structurer le développement urbain de Liège et encourager un transfert modal massif de la voiture vers le mobilité durable) mais une observation de comptable : des comptages de voyageurs réalisés en 2007 (les précédents dataient de ... 1997 ! Voilà ce qu'on appelle disposer d'outils de gestion efficaces) leur ont montré ce que toute personne prenant le bus a déjà compris : les bus débordent ! Il est urgent de passer à un mode à plus grande capacité.

Voici donc André Antoine, qui aime tellement gouverner par « coups », subitement convaincu. D'autant plus convaincu qu'il y a bientôt des élections régionales. Avec l'éternel parrain M. Daerden, incontournable contrôleur des finances régionales, il met donc les bouchées doubles pour brûler le plus

possible les étapes. But : pouvoir mettre à son actif des décisions irrévocables en faveur du tram avant juin 2009.

Aujourd'hui, ECOLO est très inquiet de la tournure que prennent les événements.

Dans sa rage de rattraper le temps qu'il a perdu, A. Antoine fait courir aux Liégeois le risque majeur de bâcler complètement cette opportunité unique que représente le tram.

Pourquoi il est dangereux de décider à la hussarde

Vouloir passer en force sur de telles options dans un climat préélectoral, c'est la plus mauvaise des méthodes. C'est la quasi certitude de se trouver face à un « double effet Charleroi » :

- prendre le risque de concevoir un réseau de transport mal adapté aux besoins. Rappelons que, malgré un « métro » qui une fois terminé aura coûté près de 700 millions €, le TEC Charleroi transporte à peine un tiers du nombre de voyageurs transporté aujourd'hui par le réseau urbain de bus de Liège. Pourquoi ? D'une part parce que l'urbanisation de Charleroi est à faible densité et que l'offre routière y est excellente, d'autre part parce que le réseau tram et bus y est mal conçue. C'est cela qu'il faut à tout prix éviter à Liège. Il apparaît donc nécessaire de réussir à la fois le réseau et les stratégies de développement urbain et de renforcement des densités, autrement dit une vision intégrée et structurante pour la ville et ses prolongations.
- à vouloir passer en force, sans prendre le temps de la vraie concertation, c'est-à-dire en amont des décisions, le projet d'extension du métro de Charleroi se trouve maintenant sous la menace de recours au Conseil d'Etat ... Vouloir faire semblant d'éviter les obstacles en utilisant une procédure digne de l'état d'exception (procédure DAR) n'est pas non plus une solution, car même avec des décisions prétendument « bétonnées » au niveau juridique, on ne convainc pas sur le fond et on établit un climat de méfiance structurelle. Bref, exactement l'inverse de ce qu'il faut pour réussir un projet complexe et aux implications multiples tel que celui-ci. Des méthodes inspirées de l'infaillibilité papale ne peuvent pas marcher en politique.

Si ECOLO plaide pour un processus largement participatif, ce n'est pas pour le plaisir d'allonger les procédures mais parce que seul un projet parfaitement mûri et porté par le plus grand nombre sera solide et efficace.

Or, pour convaincre le plus grand nombre, il faut se donner les moyens de monter un dossier ... convainquant, ce qui implique d'associer les forces vives, les interlocuteurs sociaux, les habitants, les associations, ... C'est dans cette dynamique que sur le long terme nous pourrions vanter la cohérence des choix politiques liégeois, un élément hélas peu présent à l'heure actuelle.

Aujourd'hui, c'est plutôt le contraire, il suffit de regarder des ordres du cabinet du Ministre Antoine, qui fait peser une chape de plomb sur les travaux du PUM, qui oblige le plus souvent les bureaux d'étude à répondre aux sollicitations :

« Mon commanditaire ne m'autorise pas à vous associer... ». Un non respect d'un outil prétendu neutre et démocratique qui fait peur à voir.

ECOLO plaide avec force, tant pour le PUM que pour ce que l'on pourrait en appeler les « plans-facettes » comme le dossier tram, pour une véritable approche participative. Étant entendu qu'une concertation se passe avant les décisions. Ce qui est bien différent d'une information publique présentant à la population les décisions déjà prises.

2. Les communes doivent prendre leurs responsabilités pour faire du PUM un outil stratégique d'aide à la décision

L'enjeu du PUM, c'est bien plus que de savoir s'il faut construire une XIème autoroute ou non. C'est avant tout définir, à l'échelle pertinente de l'agglomération, les stratégies futures de développement territorial.

Visiblement, la tentation de travailler à l'envers est très forte ; des choix lourds semblent proches (*ex: la décision relative au tracé d'une ligne de tram de fond de vallée*) sans que l'on ait préalablement défini quel projet de développement urbain elle est censée appuyer...

Or, ce sont des choix ayant des incidences à long terme. Par définition, **un transport structurant ... structure le territoire urbain et son accessibilité.**

2.1 D'abord un projet de territoire, puis un projet de mobilité

Pour ECOLO, il faut travailler avec logique ; d'abord définir un projet territorial, puis déterminer les manières d'organiser une accessibilité plus durable au service de ce projet territorial.

Pourquoi approfondir le PUM ? Parce qu'il n'a pu en rester qu'à des constats et à des propositions assez généraux, on en comprendra la raison en abordant le budget. Pour aborder à la fois les aspects « développement territorial » et « accessibilité-mobilité », le budget du PUM se monte à 200.000 €. Si on compare avec des Communautés urbaines françaises de taille comparable à l'agglomération liégeoise, on observe que l'étude des seuls SCOT (Schémas de COhérence Territoriale, couvrant le seul volet du développement territorial) bénéficie en moyenne de budgets oscillant entre 1 et 2 millions € ! Disposer de tels budgets permet évidemment de disposer de résultats beaucoup plus fouillés.

ECOLO est convaincu de la nécessité de se donner des moyens solides pour poser les lignes de force de stratégies de développement urbain durable de l'agglomération liégeoise pour les 20 à 30 ans à venir. **Le bricolage, même partant des meilleures intentions, coûte cher et n'est pas efficace.** Le PUM a débroussaillé le terrain, mais doit être approfondi de manière à explorer plus finement une série de pistes, et a fourni de la sorte un outil réellement efficace et performant d'aide à la décision et de structuration du débat public autour des choix de développement.

Sur le volet « mobilité », qui doit venir en aval du volet « développement territorial durable », il va de soi qu'il faut intégrer l'étude « tram » et l'étude GRÉ devenue « étude REL » (chemin de fer) dans le même ensemble.

Un volet « multimodalité » très poussé (vélo, piétons, gestion du stationnement en zones denses et en périphérie, y compris parcs-relais,...) doit également en être partie prenante.

2.2 Il est temps que les communes prennent ensemble leurs responsabilités

Visiblement la Région, qui n'a consenti que du bout des lèvres à un

financement modeste du PUM, ne mettra pas sur la table davantage que les budgets déjà dégagés à cet effet.

C'est donc aux communes de l'agglomération de prendre leur destinée en mains. **ECOLO propose que les communes allouent un budget annuel récurrent permettant d'abord de mener à bien, dans des délais rapides, cet approfondissement du PUM de manière à lui donner un caractère beaucoup plus opérationnel, puis de gérer le processus dans la durée.** Ce serait l'embryon d'un outil proche des « Agences de développement et d'Urbanisme » dont sont dotées les Communautés urbaines en France. Tout le monde semble conscient des effets pervers de la dispersion et du saupoudrage : passons à l'action pour éviter le chacun pour soi !

Concrètement, les 7 communes centrales du « périmètre tram » pourraient entamer le mouvement en dégagant un budget. De quoi mener enfin de vraies études pouvant être un solide outil d'aide à la décision, et créer un petit noyau de la future « Agence d'urbanisme durable de la Communauté urbaine de Liège ».

Ce mécanisme a une très grande vertu : **l'implication active des communes**. Celles-ci cesseraient d'être dépendantes du plus ou moins bon vouloir de la Région (ou plus exactement du ministre Antoine), et créeraient ainsi un cadre de concertation permanente entre elles.

Il est clair que les moyens publics sont trop limités pour continuer à les utiliser de manière désordonnée. Des stratégies concertées à l'échelon supra communal seraient plus efficaces que le chacun pour soi.

Soulignons que le décret de 2004 créant le PUM impose son évaluation annuelle¹. Voilà qui plaide pour la mise en place d'une structure aidant à la mise en œuvre afin de suivre les résultats atteints par le Plan. Comment procéder à cette évaluation sans disposer d'une équipe compétente dont c'est le travail ?

2.3 Un PUM avec des objectifs écologiques

Incroyable mais vrai : le PUM ne contient aucun objectif environnemental. Alors que la Région commence enfin à mener quelques premières actions en matière de lutte contre les pics de pollution et contre la pollution de l'air ambiante, alors qu'elle prépare, sur injonction de l'Europe, un plan de lutte contre le bruit, toutes ces dimensions sont absentes du PUM !

Une fois encore (mais c'est peut-être dû à son budget limité), il est frappant de voir que les documents similaires français sont plus complets et plus ambitieux.

Manquent singulièrement des objectifs du PUM l'évaluation des **incidences environnementales** (RIE). Il s'agit pourtant d'une obligation européenne pour tout document de nature planificatrice. Le décret² aurait permis à la Région de joindre un RIE (Rapport d'incidences environnementales) au PUM, mais le ministre Antoine ne l'a pas voulu. Pourtant, on peut difficilement soutenir qu'un document de l'importance du PUM, portant sur 24 communes, n'a pas d'incidences environnementales !

¹ Art11, §1 du décret du 1er avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales.

² Art. 6 § 1 du décret du 1^{er} avril 2004 relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales.

2.4 Un PUM qui éclaire les décisions concrètes

Le PUM doit également **mettre en place des outils permettant de juger les incidences des choix posés**, en prenant en compte une série de variables ; incidences financières, incidences spatiales, incidences sociales, incidences sur la mobilité,... Pour se limiter à quelques exemples concrets relevant de la sphère de la mobilité :

- quelle politique de stationnement mettre en place pour inciter au transfert modal de la voiture vers la mobilité durable ?
- si on crée un axe prioritaire de transport en commun (tram ou bus) dans telle rue, tel quartier, quelles incidences concrètes sur les flux automobiles ? Sur les flux de transit ? Sur les flux de desserte locale ? Sur le tissu social, commercial, scolaire,... ? Quelle contribution au transfert modal global à l'échelle de l'agglomération ? Etc.

2.5 Un PUM avec de vraies ambitions intermodales

En dix années, la politique (qui n'a rien de révolutionnaire...) de mobilité et d'accessibilité menée dans la communauté urbaine de Lille (territoire comparable à l'arrondissement de Liège, soit la zone couverte par le PUM) a permis de diminuer de 13% le nombre de déplacements réalisés en voiture (les résultats sont bien plus spectaculaires sur la ville de Lille : - 25% !).

Dans le même temps, on a enregistré dans l'arrondissement de Liège (c'est variable selon les lieux, nos outils d'évaluation ne sont en effet pas très performants ...) une augmentation variant entre 20 et 30% du nombre de déplacements en voiture.

En dix ans, la Communauté urbaine de Lille a réussi à diminuer entre 30 et 40 % le nombre de voitures qui circulent par rapport à Liège, et cette région urbaine ne s'en porte que mieux.

Ceci doit nous inciter à être particulièrement ambitieux.

Si l'introduction du tram concerne au premier chef le réseau urbain des TEC, le plein succès ne sera assuré que par une forte amélioration de l'offre intermodale ; tram, bus, train, vélo, P+R, voitures partagées, politique de stationnement restrictive dans les zones denses, ...

L'hypothèse d'exploiter certains axes bus importants, même si pas suffisamment, pour justifier le tram en bus à haut niveau de service (BHNS) fait partie des possibles. Les BHNS sont exploités comme des trams (priorité, rapidité grâce à l'aménagement de stations qui permettent la montée par toutes les portes,...).

Un effort tout particulier de très forte intégration entre les modes (*ex. : tarification facile et incitative tram-bus-train-parking*) s'impose !

Un réseau tram au service des choix d'urbanisation de l'agglomération

Avant d'évoquer les rumeurs qui circulent sur les choix relatifs au tracé de l'axe, ECOLO tient à rappeler les caractéristiques que doit avoir un réseau de tram pour qu'il puisse rendre les meilleurs services possibles aux habitants, et rendre l'agglomération plus accessible et plus prospère.

- véritable armature du réseau urbain, le réseau tram doit irriguer correctement l'agglomération, de manière à offrir sur les axes à forte demande un service de grande capacité, rapide, très fréquent et confortable;
- il doit desservir les pôles majeurs, les pôles générateurs de forte demande et passer au cœur des quartiers. Garantir une vitesse commerciale élevée et une régularité sans faille, c'est à la fois offrir une bien meilleure qualité de service et diminuer les coûts d'exploitation;
- le réseau tram doit être conçu de manière à éliminer le plus possible de circulation bus, tout en offrant un réseau global beaucoup mieux maillé;
- le réseau de tram doit aussi permettre de diminuer de façon sensible le niveau de pression automobile sur les zones denses, tout en encourageant tous les éléments de la chaîne de mobilité durable (tram, bus, train, vélo, marche, voitures partagées, taxis,...). Un réseau de transport public rénové, et singulièrement les lignes de tram, est l'occasion de faire respirer la ville en permettant de multiplier les zones sans ou avec peu de voitures (piétonniers, semi-piétonniers, zones de desserte locale,...) et de mettre en place un vrai maillage d'itinéraires cyclables crédibles.

3.1 La ligne de tram de fond de vallée

Toute la difficulté est de concevoir des tracés qui rencontrent le plus grand nombre possible de ces critères, tout en limitant autant que possible le coût. Ceci est une entreprise qui demande du temps, car bien évaluer les différents éléments entrant en ligne de compte ne se fait pas en 6 mois. Choisir des **options stratégiques qui guident les choix** dans d'autres dossiers est également plus que nécessaire. Avoir réaménagé la rue des Guillemins (en respectant le calendrier impératif nécessaire à bénéficier des fonds Feder) sans y avoir inclus le tram (ce qui risque bien d'arriver juste à côté, place des Guillemins) est évidemment le degré zéro d'une gestion rationnelle³. La rive droite de la vallée mosane, dans le corridor polarisable par le tram, est plus peuplée que la rive gauche qui, en revanche, accueille davantage d'équipements. Il est absurde de ne pas en tenir compte.

³ Toujours aux Guillemins, imaginez qu'on ait défini un schéma potentiel de desserte REL de l'agglomération : on aurait par exemple peut-être pu prévoir (pour les lignes venant de l'est de l'agglomération) des aménagements permettant de passer du réseau ferroviaire au réseau de tram urbain dans le cadre de modernisation du faisceau ferroviaire entre la place Leman et la rue Varin... On l'aura compris : faute de stratégie globale largement soutenue, on se condamne à subir les événements et à laisser passer des opportunités.

Quelques remarques sur des hypothèses qui circulent avec insistance sur le tracé :

- desserte des Guillemins et Fragnée. La préférence d'ECOLO va tout naturellement à un passage par la rue des Guillemins. Poursuivant vers la place Leman, le tram doit passer par l'axe central du quartier (rue de Sclessin et Buisseret) et non l'éviter en passant par la rue Varin. C'est la meilleure manière de « purger » le quartier de la circulation de transit, de bien en desservir les habitants et les écoles, et d'en évacuer également la grande majorité des lignes de bus ;
- desserte de Seraing : on lira plus bas notre préférence à un desserte de Seraing par la rive droite, après passage par Sclessin et le pont d'Ougrée. Il semblerait même que la SRWT refuse de demander la construction dans le futur boulevard urbain d'un site propre bus ... Assez incompréhensible : pour une fois qu'on peut, dès la conception d'un axe, prévoir enfin une mesure structurelle en faveur d'un service de qualité (qu'il s'agisse demain des bus ou des trams qui empruntent ce site propre), la SRWT refuse. Allez comprendre !
- desserte de Saint-Léonard : il semble que la ligne utiliserait Féronstrée, puis poursuivrait vers Herstal par le quai Saint-Léonard. Si la première portion de la rue Saint-Léonard ne peut sans doute pas accueillir dans de bonnes conditions un axe tram, il nous semble nécessaire de bien évaluer les potentialités de faire obliquer le tram via la rue Commandant Marchand et l'église Sainte-Foy vers la fin de la rue Saint-Léonard, qui dispose de largeurs bien plus confortables. Cela permettrait de bien mieux desservir ce quartier.

3.2 Liège-Seraing en train, une bonne idée ?

Parallèlement, il semble que le bourgmestre de Seraing serait en négociation avec la SNCB pour la mise en service sur la rive droite de la Meuse d'une offre ferroviaire desservant quelques points d'arrêt sur le territoire de Seraing. Cette perspective nous inspire de nombreuses questions :

- penser « offre REL » sur un seul axe (Seraing – Liège) sans la généraliser à l'agglomération n'a guère de sens. Mais la généraliser à l'agglomération pose de très nombreuses questions :
 - Fréquences,
 - Financement,
 - arrêts à desservir,
 - type d'exploitation, sachant que la nouvelle gare des Guillemins offre une capacité moindre que l'ancienne gare, ce qui rend quasi impossible de concevoir des services dont le terminus serait fixé aux Guillemins,
 - tarification qui devrait être totalement compatible avec celle du TEC,...).
- il semble que le « deal » soit de voir passer le tram sur la rive gauche (Sclessin – Tilleur – Jemeppe), tandis que la rive droite (trois fois plus

peuplée que la rive gauche dans cette zone) serait desservie par le REL ... Nous ne comprenons pas l'intérêt d'offrir une desserte tram entre Sclessin et Jemeppe, vu que la densité de population y est très faible. Le seul pôle réel situé entre Sclessin et Jemeppe est la Haute Ecole Troclet, toute proche néanmoins de la gare routière de Jemeppe. Il serait beaucoup plus porteur que le tram franchisse la Meuse par le pont d'Ougrée, desserve ce quartier dense, puis poursuive vers le centre de Seraing par le futur boulevard urbain, qui gagnerait de la sorte grandement en attractivité. Incidemment, y faire passer le tram rendrait également nécessaire d'y mener des opérations d'urbanisation visant à des densités réellement urbaines ;

- il ne faudrait pas qu'un effet d'aubaine (la SNCB se montre enfin réceptive au « train léger ») prenne le pas sur une réelle stratégie d'avenir.

3.3 Limiter les nuisances de chantier

Le tram nécessitera des travaux, c'est évident ... Il est de la responsabilité des communes de mettre tout en œuvre pour que la réintroduction du tram se passe dans les meilleures conditions. Pour cela aussi, ECOLO a des raisons d'être inquiet. La ville de Liège dont le territoire sera le théâtre de la majorité des embûches, ne semble toujours pas avoir pris la mesure du chantier. Non seulement, le collège semble vouloir à nouveau céder les rênes de la décision, mais il n'anticipe pas les difficultés en renforçant son administration. **La cellule « tram » prévue par le projet de ville ne verra pas le jour en 2009.** Pourtant, le tram va impliquer le réaménagement d'espaces publics, la mise en chantier d'un nombre considérable de voirie ... Il est temps d'assumer et de se préparer si on veut éviter le syndrome Saint Lambert ou gare Calatrava. Il est impératif que la ville de Liège mette en place la cellule tram et commence à travailler, avec la population, la perspective de l'implantation du tram à Liège.

3.4 Une armature tram qui permette un vrai redéploiement qualitatif de l'offre de transport

ECOLO préfère une ville en **chantier durant trois à cinq ans** pour la réalisation d'un réseau suffisant, plutôt que la réalisation d'un axe, puis d'un second, puis d'un troisième induisant des travaux durant 20 ans ... et réitère sa demande d'une boucle construite en une fois.

Par ailleurs, cela limite le **risque de voir remis en cause par lassitude** ou par conservatisme telle ou telle option, ainsi que de voir détricoté le projet au fil du temps.

Enfin et surtout, du point de vue de l'utilisateur, disposer à l'issue d'une période intense de chantiers, d'une **offre de mobilité réellement différente**, accompagnée de parcs-relais en périphérie et d'une offre de stationnement en centre-ville qui ferait enfin l'objet d'une gestion proactive, sera beaucoup plus incitative à modifier les comportements que dans le cas de chantiers étalés

dans le temps.

En effet, dans l'hypothèse de longs travaux, les automobilistes s'adapteront aux modifications, sans disposer pour autant d'alternative valable. Lorsque tout sera terminé, ils se seront adaptés, mais n'auront guère changé leurs choix modaux faute d'avoir perçu le changement tant il aura été progressif. Bref, viser l'efficacité pour éviter l'impression habituelle : « plus ça change, plus c'est la même chose ».

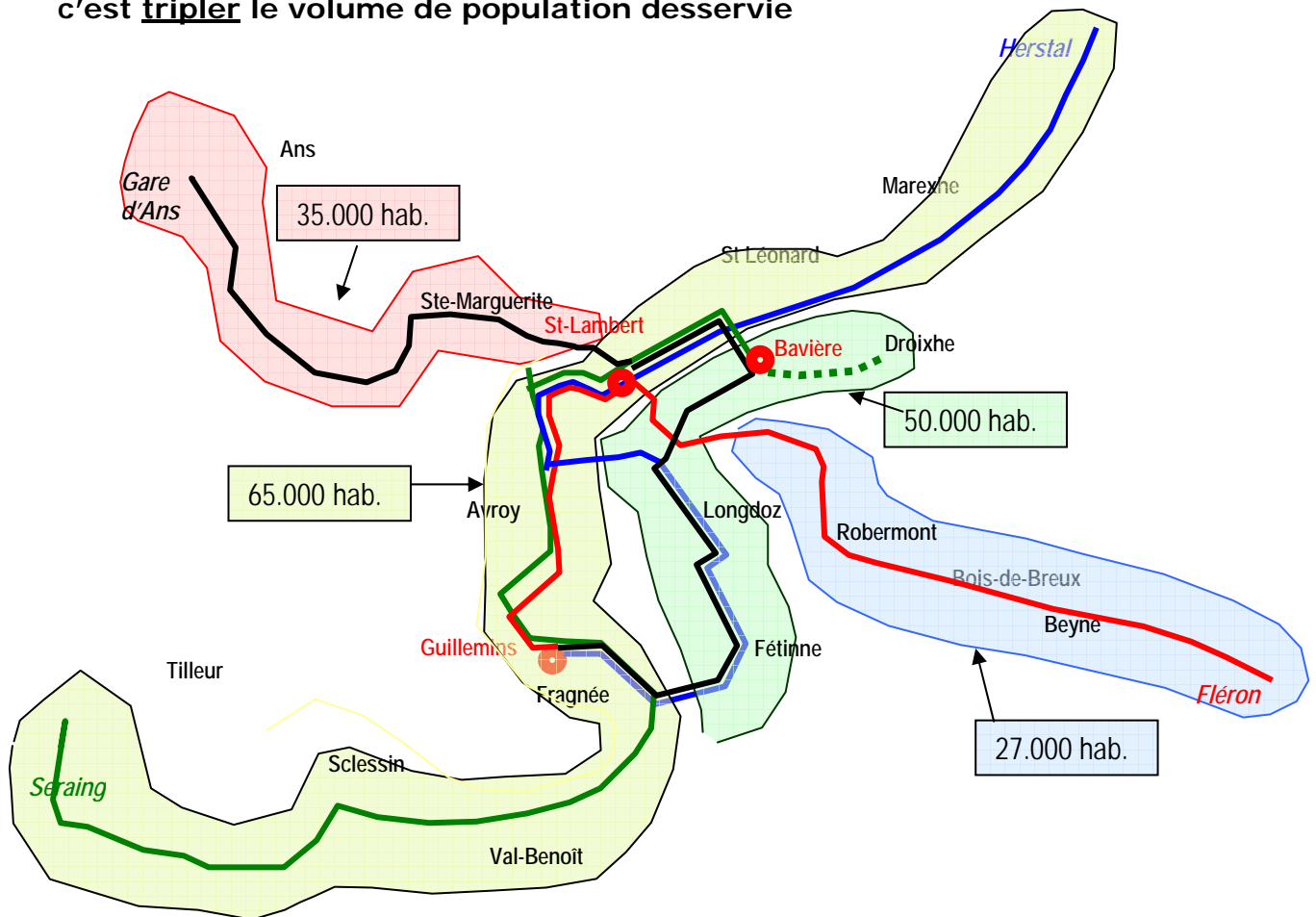
Toutes les expériences étrangères montrent que **l'introduction du tram dans une offre de transport urbain a un effet d'entraînement très puissant sur la progression de la clientèle**. Ainsi à Montpellier, le succès a atteint un tel degré qu'il a fallu, un an après la mise en exploitation des premières lignes de tram, commander dare-dare des modules à intégrer dans les rames de tram, seul moyen de disposer d'une capacité de transport suffisante face à la demande qui a explosé. Limiter l'offre tram à un seul axe, c'est se condamner à devoir gérer, sur les axes forts qui resteront en exploitation bus, des demandes de transport, boostées par l'axe tram, que le bus sera incapable d'assumer puisqu'actuellement déjà, la plupart de ces axes sont à la limite de la rupture⁴.

Disposer en un intervalle de temps très proche d'un véritable réseau offrant de fréquences simples sur les antennes et des fréquences doubles sur la boucle centrale est indispensable à permettre une véritable réorganisation qualitative du réseau de bus. En effet, pour être de qualité, le rabattement de lignes de bus doit pouvoir se faire sur des axes tram à fréquences élevées. Par ailleurs, le potentiel de rabattement dans de bonnes conditions de lignes bus sur l'offre tram est évidemment beaucoup plus élevé dans le cas d'un vrai réseau que dans l'hypothèse d'une ligne unique.

En l'absence d'un axe tram vers Ans, aucun soulagement du terminus, déjà saturé à l'heure de pointe, de la place st-Lambert n'est possible ; le soulagement aux Guillemins de circulations bus évitables en cas de réseau complet est lui aussi notablement réduit si on se limite à réaliser un seul axe, etc.

⁴ L'approche par les chiffres de fréquentation actuelle adoptée par l'étude SRWT est d'une timidité étonnante : alors qu'entre 2001 et 2008, le nombre d'utilisateurs des services de bus du TEC a augmenté de 40%, le potentiel de clientèle d'un service de tram, qui offrira une qualité de service bien supérieure au réseau de bus actuel, se limiterait lui aussi à 40 % ? Quand on combine l'augmentation naturelle de la clientèle des TEC, grâce aux effets combinés de l'amélioration de l'offre et de politiques d'encouragement du transfert modal de la voiture vers la mobilité durable, qui restent à inventer à Liège, il est réaliste de se préparer à une augmentation de 50% de la capacité de transport du réseau TEC dans les 10 années qui suivent la mise en place d'une offre tram. Soit passer d'environ 80 à 120 voire 130 millions de passagers /an.

2 axes et la boucle centrale plutôt que le seul axe Seraing-Herstal, c'est tripler le volume de population desservie



La rive droite de la vallée mosane, dans le corridor polarisable par le tram, est plus peuplée que la rive gauche qui, en revanche, accueille davantage d'équipements. Par ailleurs, réaliser la boucle permet de multiplier les points de correspondance entre lignes de tram, de bus et, demain sans doute, de REL.

Enfin, elle est indispensable pour desservir des pôles nouveaux ou existants majeurs comme Média-Cité ou Bavière.

La boucle est indispensable à tous points de vue, même si techniquement il est moins facile de passer en rive droite que sur le site propre Avroy-Sauvenière.