

# Conférence de presse de l'association urbAgora

mardi 22 juillet 2008, au centre culturel « Barricade »



# Quel tram pour Liège ?

urbAgora

En Pierreuse 19-21

4000 Liège

<http://urbAgora.be/>

[secretariat@urbAgora.be](mailto:secretariat@urbAgora.be)

## Table des matières

En résumé.....	4
Introduction.....	5
1. Plus qu'un moyen de transport, un projet urbain.....	5
1.1. Rendre les quartiers de la ville plus accessibles et plus habitables.....	6
1.2. Urbaniser des quartiers peu denses, revitaliser des quartiers en déclin .....	6
1.3. Rendre l'espace public aux modes doux .....	6
1.4. Améliorer l'image de la ville et des transports publics.....	7
1.5. Aller vers la communauté urbaine.....	8
2. Concevoir un plan complet et cohérent .....	8
2.1. Quelle technologie pour le tram ?.....	8
2.2. Un réseau structurant.....	9
2.3. Le réseau : quatre antennes et une boucle .....	9
2.4. Préfigurer un RER liégeois, ou « REL ».....	11
2.4.1. Pourquoi privilégier le tram sur le REL ?.....	11
2.4.2. Mesures transitoires .....	12
2.4.3. Pourquoi pas un tram-train ?.....	13
2.5. Autres mesures nécessaires .....	13
2.5.1. Réorganiser le réseau de bus .....	13
2.5.2. Créer des parkings relais, sous certaines conditions.....	14
3. Quelques cas particuliers.....	15
3.1. Seraing.....	15
3.2. Le Sart-Tilman.....	16
3.3. La Citadelle .....	17
Conclusion.....	18
À propos d'urbAgora.....	19

## En résumé

En quelques points, voici une prise de vue des éléments essentiels développés dans ce document.

Actant l'avancée indéniable du débat sur la mobilité en commun à Liège et le consensus qui s'établit en faveur du tram, nous nous intéressons ici à l'enjeu urbain global que représente à notre sens la construction du tram. Ce projet ne saurait en effet se réduire aux seuls enjeux de mobilité.

Nous pensons que le tram est un moyen d'améliorer la qualité de vie des urbains.

- Le tram peut être **le fer de lance d'une politique urbaine**, améliorant la qualité de vie dans les quartiers de la ville, favorisant la densité de la ville.
- Le tram est un moyen de **reconquérir l'espace urbain au profit des usagers faibles**, piétons et cyclistes.
- Le tram permet d'**améliorer l'image des transports publics** et de séduire de nouveaux usagers des transports en commun.
- Le projet fédérateur que constitue le tram peut constituer une bonne occasion de construire enfin **une communauté urbaine liégeoise**. Réciproquement, celle-ci sera extrêmement utile à l'aboutissement du projet dans de bonnes conditions.

Nous détaillons ensuite ce à quoi devrait ressembler le tram liégeois.

- Sur le plan technique, **un tram sur rail à propulsion électrique** est la solution à privilégier.
- Le réseau à construire doit être *structurant*, ce qui implique notamment des fréquences de passage élevées et **un site propre intégral**, sans compromis, seule manière d'arriver à une vitesse commerciale élevée et à un service régulier et fiable.
- La structure du réseau à construire doit s'articuler autour de **quatre antennes – vers Ans, Herstal, Fléron et Seraing** – mais doit aussi comporter **une boucle en centre-ville**.

Divers cas particuliers retiennent enfin notre attention.

- Concernant Seraing, nous proposons **le passage du tram en rive droite**, de façon à desservir le nouveau centre urbain que modèle le Master Plan. Nous proposons aussi la création d'**une grande gare SNCB au centre de Seraing**, sur la ligne 125A, à hauteur de l'esplanade de l'Avenir.
- Concernant le campus de l'université, la réalisation d'une antenne du tram ne sera pertinente à nos yeux que dans le cadre d'**un plan global pour la zone du Sart-Tilman**, redéfinissant profondément les lieux et leur utilisation.
- Concernant la Citadelle, nous préconisons la construction d'**un téléphérique entre l'esplanade St Léonard et le CHR**, moyen économique, écologique et rapide de relier le Nord de l'agglomération au principal hôpital du centre de Liège.

Ce document ne constitue cependant que l'état des lieux d'une réflexion qui évoluera encore. Ces propositions et ces questionnements doivent donc être considérés comme un appel au débat. Car le débat public, large, ouvert, est absolument nécessaire à nos yeux si l'on veut créer un réseau de transports en commun qui corresponde aux besoins de la population.

# Introduction

En septembre 2007, le groupe qui ne s'appelait pas encore urbAgora, a lancé une pétition – tramliege.be – demandant la réorientation des priorités budgétaires wallonnes en matière de mobilité dans le but de réaliser un réseau de tram dans l'agglomération liégeoise.

En moins d'un an, nous constatons avec satisfaction que le débat a fortement évolué dans un sens très favorable à nos thèses<sup>1</sup> et que les lignes de force dégagées dans l'étude Sémly-Transitec au début de cette décennie ne sont désormais plus très loin de faire partie du consensus politique. Dernièrement, de nombreux responsables politiques de la région se sont exprimés avec netteté en faveur de la construction d'un tram liégeois, notamment MM. Willy Demeyer, bourgmestre de Liège<sup>2</sup>, et Stéphane Moreau, bourgmestre ff d'Ans<sup>3</sup>.

Puis, surtout, la SRWT a réalisé une étude<sup>4</sup> dont il ressort que le tram s'impose pour desservir l'agglomération liégeoise. À la suite de la présentation de cette étude, le ministre des transports wallon, M. André Antoine, s'est positionné en faveur du tram, allant jusqu'à expliquer que sa réalisation est prioritaire sur celle de l'autoroute CHB<sup>5</sup>. Jusqu'à M. Jean-Claude Phlypo, patron de la SRWT réputé partisan inconditionnel du bus, s'est rangé, au cours de l'année écoulée, sous la bannière du tram.

Pour couronner cet engouement, le document de synthèse de l'enquête publique sur le « projet de ville » de la ville de Liège a récemment fait état d'un plébiscite populaire pour le tram<sup>6</sup>.

Pour autant, il y a loin de la coupe aux lèvres et nous voudrions ici attirer le regard des responsables du dossier et de la population sur une série de points qui méritent une attention particulière ainsi que sur certains écueils qu'il conviendrait d'éviter dans la mise en oeuvre de ce projet.

## 1. Plus qu'un moyen de transport, un projet urbain

Si l'étude de la SRWT a l'indéniable mérite de valider l'option « tram », elle repose sur une vision particulièrement étriquée des investissements lourds qu'elle préconise, les réduisant à leur seule fonction de transport. La SRWT se contente en effet d'additionner les flux actuels – les comptages d'usagers sont l'alpha et l'omega de sa méthodologie –, examinant si les chiffres ainsi obtenus justifient ou pas le déploiement d'un tram. Accessoirement, l'étude la SRWT annonce des chiffres apparemment démesurés pour le coût d'une seule ligne : 700 millions d'euros, soit un coût kilométrique de plus de 50 millions d'euros, alors que le coût moyen de réalisations similaires en France (tout compris : voies, caténaires, réaménagements urbains, dépôt, atelier et achat des trams)

---

1 Celles-ci concordent aussi en partie avec les positions d'associations d'usagers comme l'ACTP (cf. les pages <<http://www.actp.be/presse.php?db=presse&id=63>>, <<http://www.actp.be/presse.php?db=presse&id=79>> ou <<http://www.actp.be/presse.php?db=presse&id=86>>) ou de promoteurs du rail comme le GTF (cf. <[http://www.gtf.be/gtf\\_lettre\\_ouverte\\_liege.html](http://www.gtf.be/gtf_lettre_ouverte_liege.html)>).

2 Cf. « Demeyer : "Place au tram" », in *Le Soir*, 11 octobre 2007, propos recueillis par Philippe Bodeux. <<http://www.lesoir.be/regions/liege/liege-le-bourgmestre-ne-2007-10-11-554529.shtml>>

3 Cf. « Moreau dit stop à l'anarchie », in *Le Soir*, 10 novembre 2007, propos recueillis par Philippe Bodeux. <<http://www.lesoir.be/regions/liege/politique-la-region-liegeoise-2007-11-10-560231.shtml>>

4 Notons que la diffusion du texte complet de cette étude a curieusement fait l'objet d'un véritable embargo depuis la présentation de ses conclusions à la presse en avril dernier – une attitude de la SRWT et/ou du ministre de tutelle dont le moins qu'on puisse dire est qu'elle n'est pas de nature à favoriser le débat public.

5 Cf. RTC, 17 avril 2008. <<http://www.rtc.be/content/view/4829/166/>>

6 L'analyse détaillée des résultats effectuée par la cellule stratégique de la ville est disponible en ligne sur le site officiel de la ville de Liège : <[http://www.liege.be/projetdeville/2007\\_2015/liege\\_projet\\_de\\_ville\\_2007-2015\\_analyse.pdf](http://www.liege.be/projetdeville/2007_2015/liege_projet_de_ville_2007-2015_analyse.pdf)>

On y lit par exemple (p. 29) : qu'« *Un très grand nombre de commentaires souhaitent le 'retour du tram à Liège', jugé plus confortable, plus écologique et vitrine d'une ville comme Liège.* »

avoisine les 20 millions d'euros<sup>7</sup>.

Quoi qu'il en soit, l'approche suivie par l'étude de la SRWT est problématique à plusieurs égards. D'abord, le tram devrait permettre une redistribution générale des cartes en matière de mobilité, de sorte qu'il semblerait pertinent de s'intéresser non seulement aux flux actuels d'usagers de transports en commun mais aussi et surtout aux flux *potentiels* sous diverses hypothèses d'aménagements urbains plus ou moins profonds. Le tram est également un projet à très long terme – quand on pose des rails, c'est au bas mot pour plusieurs décennies – en sorte qu'il serait également nécessaire, pour évaluer la pertinence du projet, de se poser la question de l'avenir de l'urbanisation ; mais aussi de comprendre que le tram constitue précisément un moyen de choix d'influencer ce mouvement d'urbanisation, aussi bien sur le plan qualitatif que quantitatif. En effet, le tram est beaucoup plus qu'un moyen de transports. Dans tous les cas, une réflexion autrement prospective que celle qui est actuellement proposée est donc grandement nécessaire – non seulement sur les questions de mobilité, mais aussi plus largement sur les dynamiques urbaines de long terme. C'est là la condition d'un projet satisfaisant pour l'agglomération et ses habitants.

### 1.1. Rendre les quartiers de la ville plus accessibles et plus habitables

Les quartiers densément peuplés sont prisonniers d'un paradoxe : ils sont les moins motorisés, mais sont ceux qui souffrent le plus des nuisances dues aux circulations. Cela entraîne en cascade des effets pervers comme la fuite d'habitants qui en ont les moyens, en quête de conditions de vie plus sereines ; cela entraîne aussi des mutations économiques (perte de commerce, d'emplois de bureau, ...). C'est pourtant dans ces quartiers denses que le transport public trouve (avec le vélo et la marche) toute sa pertinence. L'introduction du tram, par son exigence de site propre, par son caractère plus silencieux et non polluant, est une chance importante de renaissance des quartiers urbains grâce à un nouvel équilibre y diminuant la place des circulations motorisée tout en améliorant beaucoup l'accessibilité par transports publics, à vélo et à pied.

Améliorer la desserte des quartiers denses grâce au tram est donc un win-win. Gagnant pour les transports publics, puisque c'est déjà là que se concentrent aujourd'hui les flux de déplacements les plus importants, qui pourront encore croître ; gagnant pour ces zones denses, qui grâce à ce processus, gagneront en quiétude, en qualité et en attractivité tant en matière de logement que de commerce. À cet égard la question des livraisons devra bien entendu faire l'objet d'une grande attention.

### 1.2. Urbaniser des quartiers peu denses, revitaliser des quartiers en déclin

Le tram est un outil urbain très puissant, capable de changer, en quelques années la physionomie de quartiers entiers, capable de stimuler la rénovation urbaine, de ramener des habitants en ville<sup>8</sup>.

Le tram doit donc pouvoir être – aussi – utilisé comme le fer de lance d'une politique urbaine ambitieuse.

### 1.3. Rendre l'espace public aux modes doux

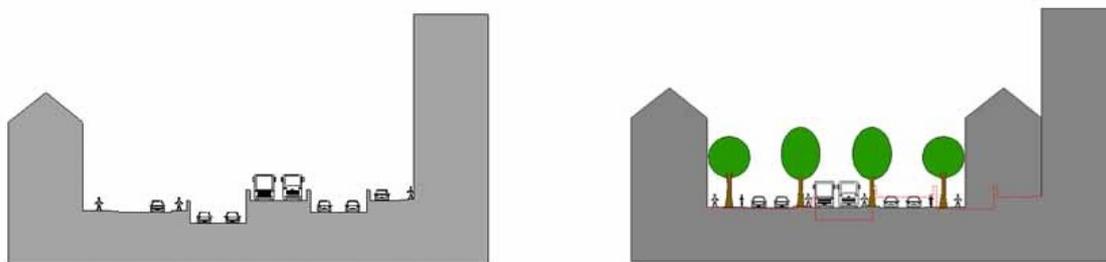
Le tram est un outil de *reconquête du sol*, aujourd'hui très largement accaparé par l'automobile. En offrant une alternative crédible à la voiture, il doit permettre, simultanément à sa mise en service, la

---

<sup>7</sup> À la lecture de l'étude, on voit que ces 700 millions se décomposent en 300 millions environ d'investissements proprement dits (correspondant donc au coût d'environ 20 millions d'euros que nous venons de citer), tandis que les 400 autres millions d'euros représentent le coût d'exploitation présumé sur une période de trente ans. Nous insistons donc sur le fait que la somme nécessaire à créer l'axe de fond de vallée évoqué par l'étude de la SRWT est de 300 millions d'euros et non de 700 millions. En effet, avec cette somme de 700 millions, on peut réaliser tout le réseau (quatre antennes et une boucle). Voir à ce sujet notre communiqué du jeudi 8 mai 2008 : « Combien va coûter le tram liégeois ? » <[http://urbagora.be/communiqués/combien\\_va\\_couter\\_le\\_tram\\_liegeois.html](http://urbagora.be/communiqués/combien_va_couter_le_tram_liegeois.html)>

<sup>8</sup> Cf. par exemple le cas de Clermont-Ferrand : <<http://www.ville-clermont-ferrand.fr/-Deplacements-.html>>

réduction de la place accordée à celle-ci. Bien sûr, de nombreux grincements de dents ne manqueront pas de se faire entendre. Il s'agit pourtant d'une condition *sine qua non* de réussite de l'opération, ainsi que le démontrent tous les exemples.



*Illustration 1: Deux gabarits montrant schématiquement l'avant et ce que pourrait être l'après-tram sur la percée Fontainebleau-Hocheporte-Cadran (illus. : O. De Wispelaere).*

Au-delà du seul enjeu de la réussite du tram en tant que tel, son arrivée est également une opportunité de premier plan pour améliorer la qualité de très nombreux espaces urbains. Un des exemples les plus évident est celui de la percée Fontainebleau-Hocheporte-Cadran, qui, d'autoroute urbaine à l'horizon bétonné, devra, avec le passage du tram, devenir un boulevard urbain arboré accueillant pour les piétons et les cyclistes (illustration 1.). Cela permettra aussi au quartier de retrouver de nouveaux habitants. Ce type de requalification améliore enfin l'intermodalité globale autour du tram : lorsque la nouvelle gare de Liège-Palais sera opérationnelle, les voyageurs descendant du tram au Cadran ne devront peut-être plus, comme actuellement, risquer leur vie pour traverser le flot des voitures afin de rejoindre le parvis de la gare...

L'intermodalité globale implique aussi un effort important en faveur de la circulation et du stationnement des vélos qui, loin d'être le « gadget » que certains pensent, pourraient devenir un complément particulièrement efficace aux transports publics, en permettant de drainer vers eux les usagers et de compléter de manière fine leur réseau. Les récentes initiatives de la Ville de Liège nous semblent bien timides à cet égard. Puisque le manque de moyens est fréquemment avancé pour justifier cette situation<sup>9</sup>, nous insistons pour que les travaux liés au tram incluent des aménagements cyclables de qualité – et de manière plus générale, rendent les quartiers nettement plus cyclables par une forte diminution de la pression motorisée (vitesse et volume de la circulation). Le tram lui-même devrait pouvoir, autant que faire se peut, embarquer des cyclistes avec leur vélo, ce qui suppose un dimensionnement suffisant des rames<sup>10</sup>.

#### 1.4. Améliorer l'image de la ville et des transports publics

Les transports publics souffrent parfois parmi nos concitoyens d'une image dégradée, à tort ou à raison. Cette image influence fortement – et négativement – les comportements de mobilité. L'arrivée du tram est l'occasion de combler ce déficit d'image et de promouvoir l'ensemble des transports publics comme une alternative non seulement bon marché, mais aussi agréable et confortable à la voiture individuelle.

La ville peut elle aussi trouver, avec l'arrivée du tram, le moyen d'améliorer son image vis-à-vis de l'extérieur comme vis-à-vis de ses propres habitants.

<sup>9</sup> On constate néanmoins que même dans les réaménagements en cours, le vélo est le grand absent, comme le rappelait récemment le représentant des commerçants de la rue des Guillemins : <http://www.lesoir.be/regions/liege/liege-les-commerçants-veulent-2008-03-11-583395.shtml>

<sup>10</sup> L'embarquement des vélos dans le tram est déjà possible, moyennant parfois certaines conditions, sur de nombreux réseaux : Grenoble, Strasbourg...

## 1.5. Aller vers la communauté urbaine

Enfin, le tram a aussi une dimension politique dans la mesure où il constitue un projet très ambitieux, impliquant de très nombreux acteurs institutionnels à l'échelle de l'agglomération. Il ne sera possible de mener à bien ce projet que si une coordination est assurée entre les diverses autorités publiques et les opérateurs (SRWT, SNCB, etc.), et si la concertation est également assurée avec les habitants et les autres utilisateurs de la ville : le tram doit se faire non pas en dépit d'eux mais avec eux. C'est particulièrement vrai lorsqu'il s'agira d'arbitrages précis mais délicats comme le tracé exact dans la traversée des quartiers. Reconnaître et valoriser l'expertise des citoyens nous semble essentiel ; aucun intervenant ne doit accaparer ou bloquer le dossier, comme cela a été trop souvent le cas par le passé.

Les réussites étrangères de trams modernes ont toutes pu s'appuyer sur un organe fort coordonnant les intervenants. Indépendamment de la question du gestionnaire du futur réseau de trams, il nous semble donc nécessaire qu'un acteur public indépendant soit en charge de sa définition voire de sa réalisation.

La création d'un réseau de transport structurant s'inscrit également dans une vraie stratégie de mobilité multimodale à l'échelle de l'agglomération (ce qui explique que, contrairement à Liège, les villes françaises ont réussi à diminuer les volumes de circulation motorisée). Cette stratégie globale de mobilité étant elle-même un élément d'une stratégie de développement urbain, dont l'absence se fait tous les jours cruellement sentir dans la région de Liège.

## 2. Concevoir un plan complet et cohérent

Le second écueil évitable dans la réalisation du tram liégeois se trouve dans la tentation de procéder par petits pas, à tâtons, sans projet global. Ce risque est bien présent lorsqu'il est, par exemple, question de ne construire qu'une seule ligne de tram à Liège.

Nous pensons qu'il faut au contraire déterminer dès le début – quitte à ce que ça allonge le temps des études – un projet d'ensemble, cohérent, raisonnable. Sa réalisation sera ensuite, le cas échéant, échelonnée dans le temps, phasée en fonction des moyens disponibles. À nos yeux, ce plan pour les transports publics devrait concerner non seulement la création d'un réseau de tram, mais également celle, à moyen terme, d'un réseau express ferroviaire liégeois, ou « REL ».

### 2.1. Quelle technologie pour le tram ?

Les récentes communications des asbl ACTP et GTF ont montré l'importance du choix d'un **véhicule sur rail à traction électrique** (choix que la plupart des prises de position politiques récentes semblent heureusement valider). La traction électrique permet des accélérations à la fois plus rapides et plus souples que la traction diesel. Elle est aussi le gage d'une réduction des émissions locales de pollution et donc d'une amélioration de la qualité de l'air. Elle donne en outre une plus grande indépendance par rapport aux sources d'énergie primaire. Le rail quant à lui permettra de maximiser la capacité de ce nouveau transport en commun et donnera aux passagers un confort impossible à obtenir avec des pneumatiques.

L'**accès de plain-pied** aux voitures et des **portes larges** augmenteront le confort des usagers, faciliteront la vie des personnes à mobilité réduite, des poussettes, etc et feront gagner du temps aux arrêts. En outre, des voitures larges (2m65 contre 2m15, par exemple, pour le tram bruxellois), augmentent considérablement le confort des passagers (mais impliquent une emprise plus importante sur les voiries empruntées).

Enfin, un écartement des rails au standard ferroviaire UIC de 1 435 mm ainsi que le choix de types

de rails et de roues adaptés éviteront de fermer la porte à de possibles connexions entre réseaux<sup>11</sup>, même s'il faut savoir que cet écartement plus important implique un rayon de courbure des voies plus large et donc une plus grande difficulté d'intégration de ce nouveau mode de transport dans le tissu urbain.

## 2.2. Un réseau *structurant*

Le réseau de tram qu'il est question de construire devra être – sera – *structurant*, ce qui implique une série de caractéristiques :

- **Une fréquence de passage importante.** En heure de pointe le tram devrait passer toutes les trois minutes dans chaque sens (toutes les cinq minutes en heures creuses), de façon à rendre négligeable la question des correspondances vers ce mode de transports et à permettre aux usagers de ne pas se préoccuper de ses horaires lorsqu'ils souhaitent n'utiliser que lui.
- **Une vitesse commerciale élevée.** Ce qui implique un nombre d'arrêts réduit, des portes larges permettant l'embarquement et le débarquement rapide d'un grand nombre de personnes, l'absence de toute opération commerciale à bord ; et surtout **un site propre intégral**. Ce dernier point est absolument essentiel<sup>12</sup> et ne doit faire l'objet d'aucun compromis, même s'il impliquera, notamment sur la N3 à Ans et à Fléron, le sacrifice d'un grand nombre de places de parking<sup>13</sup>. Le site propre intégral se justifie aussi pour des raisons budgétaires : **comme l'a montré l'étude de la SRWT citée plus haut, il coûte moins cher d'aller vite**. Le surcoût engendré par l'engorgement des véhicules de transport en commun dans le trafic est en effet faramineux<sup>14</sup>.
- **La réorganisation du réseau actuel.** Le réseau de bus sera redéployé « en rabattement » sur le réseau de tram. Cela permettra notamment de diminuer le nombre de bus passant au centre-ville et de réduire l'emprise au sol des gares de bus qui consomment actuellement une grande quantité d'espace dans l'hyper-centre.

## 2.3. Le réseau : quatre antennes et une boucle

Sur l'organisation du réseau de base autour de **quatre antennes**, un consensus relatif semble possible autour des options dégagées par l'étude Sémary-Transitec (2001) et développées dans l'étude de Didier Castagne<sup>15</sup> – deux études vis-à-vis desquelles notre dette est importante. Il nous semble nécessaire de l'acter sans tarder. Ces quatre antennes relieront Liège à respectivement Ans, Herstal, Fléron et Seraing.

À ces quatre antennes, il est nécessaire d'adjoindre **une boucle épousant approximativement le tracé de l'actuelle ligne 4**. Celle-ci permettra d'organiser le réseau de façon à ce que chaque ligne passe par les deux points névralgiques que sont la place St Lambert et les Guillemins, améliorant

---

11 Qu'il s'agisse de trams-trains ou d'idées plus originales comme le « tram-fret », alternative aux camions pour la livraison aux commerces en ville :

<<http://urbanites.rsr.ch/blog/2008/05/28/les-trams-marchandises-une-solution-pour-zurich-bale-et-geneve/>> <<http://www.citycargo.nl/>>

12 Comme l'illustrent les difficultés du réseau bruxellois. Lire à ce sujet Xavier Courtois et Frédéric Dobruszkes, « L'(in)efficacité des trams et bus à Bruxelles : une analyse géographique désagrégée », in *Brussels Studies* n° 20, juin 2008, disponible en ligne à l'adresse suivante :

<[http://www.brusselsstudies.be/PDF/Default.aspx?lien=FR\\_62\\_BruS20FR.pdf&IdPdf=62](http://www.brusselsstudies.be/PDF/Default.aspx?lien=FR_62_BruS20FR.pdf&IdPdf=62)>

13 Il paraît alors raisonnable de destiner prioritairement celles qui restent aux riverains, et de renvoyer les autres automobilistes vers des parkings-relais (voir § 2.5.2) que le tram mettra justement à quelques minutes des anciens emplacements.

14 À ce sujet, lire également Frédéric Dobruszkes et Yves Fourneau, « Coût direct et géographie des ralentissements subis par les transports publics bruxellois », in *Brussels Studies* n°7, mai 2007 :

<[http://www.brusselsstudies.be/PDF/Default.aspx?lien=FR\\_41\\_BS7FR.pdf&IdPdf=41](http://www.brusselsstudies.be/PDF/Default.aspx?lien=FR_41_BS7FR.pdf&IdPdf=41)>

15 Rénovation du réseau de transport public à Liège : simulation d'un réseau virtuel en exploitation mixte électrique - autobus (TCSP-Bus), version 4, Janvier 2007.

considérablement les relations directes et réduisant donc le nombre de correspondances – lequel constitue par définition une faiblesse d'un mode structurant « en rabattement ». Cette boucle permettra aussi de desservir la rive droite (en ce compris Outremeuse) : si elle accueille moins d'activités que la rive gauche, celle-ci est par contre plus peuplée. Par ailleurs, la boucle multiplie les points de connexions avec d'autres lignes du réseau et évite dès lors de concentrer sur la place St-Lambert (déjà saturée aujourd'hui) les correspondances, inévitables pour assurer certaines liaisons.

Il est sans doute trop tôt pour définir précisément le tracé de ce nouveau réseau<sup>16</sup>. Il semble toutefois absolument nécessaire de **faire passer le tram au coeur des quartiers**, au plus proche des zones fortement peuplées. C'est là une condition à la réussite de l'opération : un tram passant en périphérie des quartiers (sur les quais ou à la limite du coteau) sera nettement moins attractif pour ses usagers potentiels qu'un tram s'arrêtant à proximité des commerces, des écoles, des zones les plus habitées. Il semble également nécessaire de **maximiser les connexions avec le réseau SNCB** : la gare d'Ans pourrait par exemple constituer le terminus naturel de l'antenne ansoise. D'autres connexions devront être établies à la gare du Palais, à Amercoeur, à Vivegnis, à Seraing ou à Jemeppe (cf. infra).

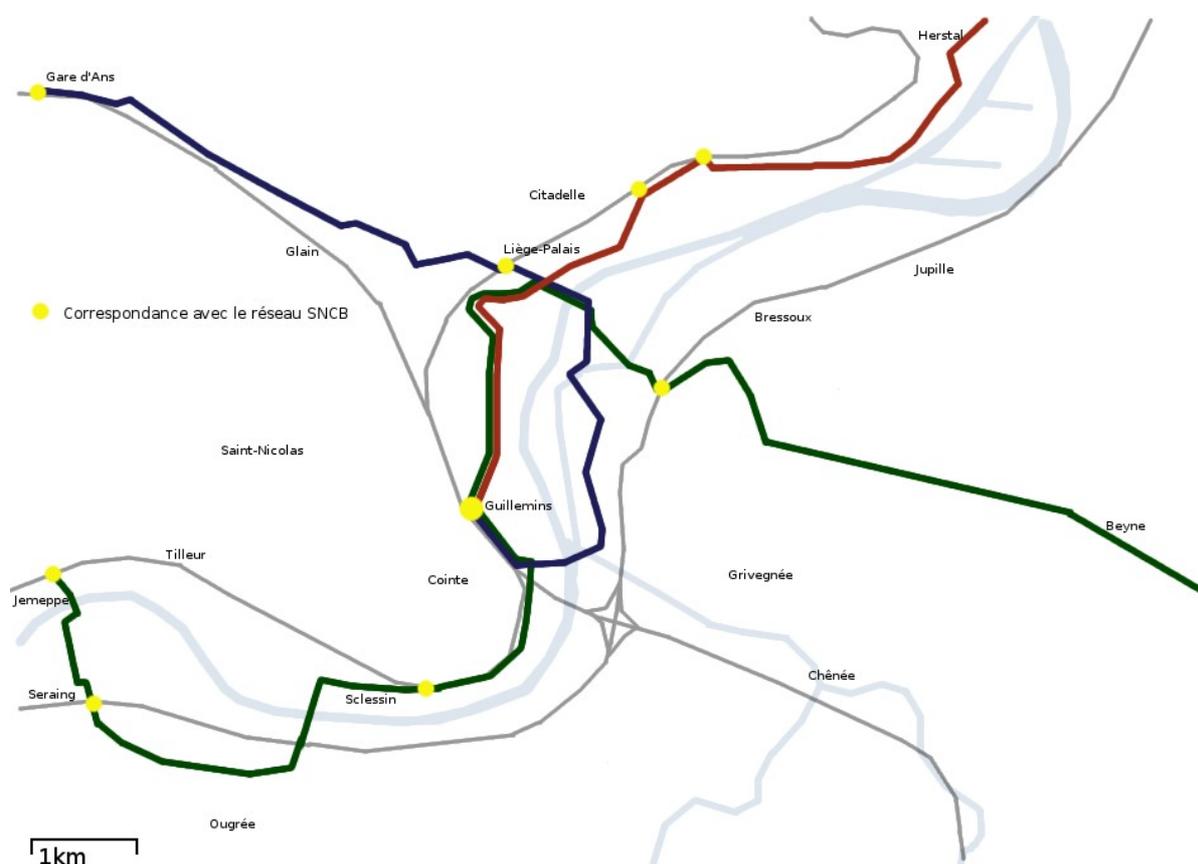


Illustration 2: Evocation schématique (inspirée des études Sémaly-Transitec et Castagne) d'un possible réseau articulé sur les quatre antennes et la boucle. Les points jaunes indiquent les correspondances possibles ou souhaitables avec le réseau SNCB.

Nous pensons qu'il est souhaitable de réaliser l'essentiel de ce réseau (soit au moins toute la partie située en centre-ville et le début des antennes, jusqu'au premiers parc-relais) **en une seule phase et sans tarder**, et ce pour plusieurs raisons ;

<sup>16</sup> Des variantes avec desserte de Bavière via le pont St-Léonard, ou encore une traversée par l'axe Destenay - pont Kennedy - Gretry sont notamment envisageables.

- **Il faut obtenir un effet « big bang ».** Il est nécessaire que l'arrivée du tram coïncide avec une redéfinition complète de la mobilité à Liège, pour amener les usagers de la ville, notamment ceux qui s'y rendent aujourd'hui en voiture, à percevoir l'alternative et à modifier leurs habitudes en conséquence.
- L'acceptation du tram par les habitants de la ville demandera **que la période des travaux soit autant que possible limitée dans le temps.** De ce point de vue, il nous semble préférable de passer par une phase difficile mais brève plutôt que d'engager la ville dans des années et des années de travaux dont elle sortira percluse et dégoûtée.
- **L'efficacité du réseau de tram est proportionnelle à l'ampleur de sa desserte.** Ne réaliser qu'une seule ligne, c'est risquer un demi-succès qui présagerait de grandes difficultés à poursuivre le déploiement du tram par la suite.
- **Le prix des travaux d'infrastructures est en augmentation** considérable ces dernières années. Pour la seule année écoulée, le prix des matériaux de construction a augmenté de 30%. La réalisation du tram deviendra donc nettement plus coûteuse à mesure que le temps passera.

Dans le futur, d'autres antennes pourront le cas échéant être envisagées (vers le Sart-Tilman ou vers Bressoux). Il nous semble cependant raisonnable de se limiter dans un premier temps au réseau de base (la boucle et les quatre antennes).

## 2.4. Préfigurer un RER liégeois, ou « REL »

Nous sommes convaincus de la nécessité de construire à terme un véritable réseau de trains express à Liège (ou « REL », pour « Réseau express liégeois »), utilisant, pour l'essentiel, les voies de chemin de fer existantes et desservant un *hinterland* d'environ trente kilomètres de rayon. Il est cependant préférable à nos yeux de réaliser le tram dans un premier temps, tout en préparant l'arrivée du REL à moyen terme.

### 2.4.1. Pourquoi privilégier le tram sur le REL ?

- **L'urgence se trouve sur le réseau urbain.** Ainsi qu'on le reconnaît maintenant unanimement, le réseau de bus n'est tout simplement plus capable d'absorber la charge sur ses lignes les plus fréquentées. C'est donc là que la mise en oeuvre d'une amélioration technique est la plus urgente.
- **Le potentiel du tram est a priori plus important.** Des dizaines de milliers de voyageurs, notamment les 40% de foyers liégeois qui ne disposent pas d'une automobile<sup>17</sup>, attendent le tram avec impatience et garantiront, si le projet est correctement mené, sa réussite. Sur une zone plus vaste, il n'est par contre pas certain que le REL corresponde, pour l'instant, à une demande suffisamment importante (mais cette situation devrait fortement évoluer avec l'augmentation continue du prix du pétrole).
- Par ailleurs, les statistiques montrent clairement une très grande sous-utilisation des transports publics par les « non captifs »<sup>18</sup>. Une offre de transport urbain de meilleure qualité – confort des véhicules, réseau logique et lisible, fréquences élevées,... –, allée à des mesures en faveur du transfert modal de la voiture vers les modes durables – une véritable gestion de l'offre de stationnement, singulièrement –, est de nature à augmenter sensiblement le niveau d'utilisation. Comme le signale le Plan communal de Mobilité de Liège, des villes semblables à la nôtre atteignent en Suisse et en Allemagne des taux de 200 à 350 voyages en transport urbain par an et par habitant, alors que ce taux est de 110 à Liège.
- Ceci est d'autant plus vrai que l'état actuel du réseau urbain de transports en commun déforce

<sup>17</sup> Source : SPF Finances.

<sup>18</sup> On entend par captifs les non motorisés ; les femmes y sont sureprésentées.

l'offre publique péri-urbaine par rapport à l'automobile : **il ne sert à rien d'amener dans de bonnes conditions des voyageurs dans la zone urbaine depuis l'extérieur si on ne leur offre pas de solution performante pour y circuler.** Inversement, l'amélioration de la qualité du service dans la zone dense devrait améliorer l'attractivité des transports en commun péri-urbains.

- **Le soutien aux zones urbaines est prioritaire.** Même si le mouvement de dépeuplement de la ville de Liège est à présent enrayé et qu'on peut même espérer une inversion de la dynamique démographique en faveur des zones denses, celles-ci restent très fragiles. Le développement de transports publics les reliant à leur périphérie « verte » sans amélioration de la desserte interne au noyau urbain et de la qualité de ses espaces publics lui serait nuisible, en incitant peu ou prou à un nouvel exode urbain. En conséquence, il est souhaitable de commencer par améliorer la situation dans la zone urbaine.
- **Les zones denses sont aussi, majoritairement, socialement les plus fragiles.** Le développement du tram dans les quartiers urbains constitue un enjeu social plus urgent que le développement du REL.

Dans le même temps, il est toutefois essentiel de prendre des mesures conservatoires en vue du REL, comme la préservation de réserves foncières ou le maintien des voies ferrées encore existantes ; le rôle de la SNCB dans ces mesures est évidemment central.

#### 2.4.2. Mesures transitoires

En attendant la réalisation du REL (4 à 5 trains par heure dans chaque sens), nous préconisons toutefois la mise en oeuvre d'une série de mesures susceptibles de faciliter à terme son arrivée. Ces mesures sont particulièrement compatibles avec le nouveau contrat de gestion de la SNCB qui impose à celle-ci de se préoccuper plus activement de la desserte urbaine des cinq grandes villes du pays.

- **L'intégration tarifaire.** A minima, les titres de transports TEC doivent permettre d'emprunter les lignes SNCB et inversement.
- **Le doublement des fréquences de trains L** (soit, dans la plupart des cas, le passage à deux trains par heure) sur les lignes reliant Liège à respectivement Verviers, Maastricht, Tongres, Waremme, Huy et Aywaille<sup>19</sup>.
- **L'adoption d'un matériel roulant adapté** à un trafic de type RER (portes larges, espaces pour les vélos,...). Le nouveau matériel « Desiro », dont plusieurs centaines de rames ont été récemment commandées par la SNCB, devrait progressivement remplacer les vieilles automotrices actuellement en service.
- **La réouverture (ou l'ouverture) de plusieurs arrêts SNCB.** Nous pointons en particulier les stations de Vivegnis (quartier Nord), Coronmeuse, Amercoeur, Cheratte et des Vennes, dont plusieurs seront en correspondance directe avec le tram. La qualité des connexions avec le tram et le bus sera évidemment déterminante, de même que la présence de parkings sécurisés pour les vélos.
- **L'amélioration de la qualité des gares et de leurs abords.** Avec le reflux du service public, certaines gares se sont transformées en véritables coupe-gorge. Celle de Bressoux en est un exemple frappant. Or l'abandon des bâtiments contribue sérieusement à la désaffection du public pour le transport en commun. Il est donc essentiel de réinvestir ces espaces, d'autant plus qu'ils sont particulièrement adaptés aux fonctions collectives – par exemple en y créant des « maisons des services publics »<sup>20</sup>.

19 Concernant la liaison entre Liège et Aywaille, on notera la difficulté particulière que constitue le (très regrettable) changement de tension au-delà de Rivage.

20 Cf. « Pour des maisons de services publics », in *La libre Belgique*, 23 mai 2008

### 2.4.3. Pourquoi pas un tram-train ?

Parmi les possibilités régulièrement évoquées pour le redéploiement des transports en commun en région liégeoise se trouve le « tram-train »<sup>21</sup>, solution permettant de faire circuler du matériel roulant à la fois sur le réseau ferroviaire conventionnel et sur des voies de tram urbaines. Il est vrai que l'agglomération, malgré quelques regrettables fermetures de lignes, garde un réseau ferroviaire dense et souvent sous-exploité. Pour autant, dans l'état actuel de notre réflexion, certaines réserves nous semblent devoir être formulées à l'égard de cette hypothèse.

- En zone péri-urbaine proche, **les lignes de chemin de fer ne se situent pas toujours là où leur passage serait le plus opportun**, c'est-à-dire au coeur des quartiers et à proximité immédiate des grands équipements publics. C'est notamment le cas de la plupart des voies situées dans la vallée de la Meuse où le chemin de fer passe souvent en bordure des quartiers. Dans ces endroits, le tram présente donc un avantage sérieux sur le tram-train.
- En cas d'exploitation très intense sur certains tronçons, le tram-train peut s'avérer incompatible avec le trafic ferroviaire déjà présent sur ces lignes (fret et passagers).
- Sur le plan technique, **le recours au tram-train présente une série de contraintes fortes pour l'implantation du réseau en centre-ville**. Outre l'écartement des voies, abordé au § 2.1, on notera que, dans la mesure où ces véhicules devront pouvoir utiliser les gares SNCB (dont la hauteur des quais peut monter jusqu'à 75 cm), il est nécessaire de créer de véritables « quais », probablement de 55 cm de hauteur<sup>22</sup>, en centre-ville pour obtenir l'accès de plain-pied là où un simple trottoir suffit pour un tram à plancher bas.
- L'exploitation d'un tram (fréquence de 3', arrêts tous les 500 mètres, objectif d'expulsion de la voiture, sauf trafic local, des zones traversées) est très différente de celle d'un RER (fréquence de 10 ou 15', arrêts tous les 2 kilomètres en moyenne, recherche d'une inter-modalité avec la voiture). Ces deux exploitations correspondent à des besoins différents, ceux de la zone urbaine dense et ceux de la banlieue : un tram toutes les dix minutes dans la première serait totalement insuffisant à répondre à la demande ; un RER toutes les trois minutes dans la seconde serait sous-utilisé.
- Enfin, sur un plan purement pragmatique, il ne semble pas que la nécessaire collaboration entre SNCB et SRWT/TEC qu'exigerait la réalisation d'un tram-train soit le plus sûr moyen de mener le projet à bon port dans un délai raisonnable et dans de bonnes conditions.

Ces réserves ne constituent pas une condamnation définitive de toute solution de « tram-train », qui reste une option à étudier. Elles doivent cependant éviter de considérer que le tram-train représente la solution-miracle. Pour autant, il est nécessaire de préserver la possibilité d'une telle exploitation dans l'avenir, en veillant à la compatibilité du réseau de tram à construire et en envisageant les points de raccord avec le réseau SNCB, de façon à laisser l'avenir aussi ouvert que possible.

## 2.5. Autres mesures nécessaires

### 2.5.1. Réorganiser le réseau de bus

L'implantation du tram et, à plus long terme, du REL, entraînera une réorganisation complète du réseau de bus, dont la pression sur le centre-ville se verra très nettement diminuée (autant par le nombre de véhicules en circulation que sur le plan de l'espace occupé par les gares de bus au centre-ville dont plusieurs devraient disparaître, laissant place à d'autres activités).

---

<<http://www.lalibre.be/debats/opinions/article/422952/pour-des-maisons-de-services-publics.html>>

21 Cf. <<http://fr.wikipedia.org/wiki/Tram-train>> ou <<http://www.lightrail.nl/TramTrain/tramtrainFR.htm>>

22 Notons que certaines villes sont parvenues à réduire la hauteur des quais de tram-train à 35 cm (Saarbrücken, Mulhouse), moyennant cependant d'importants travaux de recalibrage au même gabarit des quais des gares utilisées.

Cette réorganisation devra se faire autour des principes suivants.

- **Rabattement sur les axes structurants** (cf. § 2.2). Le premier rôle du réseau de bus, à l'échelle de l'agglomération, sera d'amener les usagers vers le réseau de tram, dont la vitesse et la fréquence élevées devraient permettre, malgré cette rupture de charge, de réduire les temps de parcours par rapport au modèle concentrique actuel.
- **Liaisons point à point**. Les capacités dégagées par la réorganisation du réseau devraient cependant permettre de développer de nouveaux services, en particulier de relier entre eux différents points périphériques. Ceci sera possible par la création **de lignes traversantes** – qui passeront par le centre-ville sans y trouver leur terminus, reliant ainsi des points opposés – ainsi que par la création de **rocades** – dont la ligne 28, qui ouvrira en septembre, constitue une première réalisation à suivre.
- **Desserte fine**. Pour permettre une vitesse commerciale relativement élevée, le tram s'arrêtera moins que le bus. Il revient donc à ce dernier d'assurer une desserte plus fine.

### 2.5.2. *Créer des parkings relais, sous certaines conditions*

Dans un contexte d'étalement urbain généralisé – passif dont il faut bien tenir compte –, la diminution de l'accessibilité du centre-ville pour les voitures qu'entraînera l'implantation du tram autant qu'une politique de réduction de la pression automobile sur le centre justifient l'implantation d'une série de parkings-relais (« P+R ») en périphérie de la ville, là où il est possible de trouver une bonne connexion entre le réseau routier et le réseau des transports en commun. Angleur, Bonnelles, Sclessin, Coronmeuse, Vottem, Ans, Fléron et d'autres lieux devraient ou pourraient ainsi voir l'installation d'un de ces parkings.

**Ces parkings-relais ne constituent cependant pas la panacée et il faut être extrêmement attentifs aux effets pervers qu'ils entraînent inévitablement.**

- En facilitant l'accès à la ville en voiture et en incitant donc des personnes venant de loin à utiliser la voiture plutôt que les transports en commun pour la quasi-totalité de leur trajet, **ils font concurrence aux transports en commun ruraux et interurbains**, dont l'usage, lorsqu'il est possible, est pourtant nettement préférable. Ce faisant, les parkings-relais peuvent paradoxalement renforcer l'engorgement du réseau routier périphérique et constituer une solution peu ou pas du tout écologique.
- S'ils constituent une réponse aux besoins de mobilité des rurbains vers la ville et favorisent de ce fait la centralité de cette dernière, **les parkings-relais constituent également, en longue période, une incitation à la rurbanisation** plutôt qu'à l'habitat dense et organisé autour des infrastructures de transports en commun.
- **Les parkings-relais coûtent cher** (ils consomment en grandes quantités des terrains très bien situés et donc très précieux, demandent entretien et surveillance, etc) et il est loin d'être acquis que ce coût soit effectivement assumé par leurs utilisateurs, lesquels bénéficient même parfois – de façon complètement injuste par rapport aux autres usagers du réseau – de tarifs préférentiels sur le titre de transport les amenant au centre.

Dans tous les cas, il semble donc nécessaire d'accompagner la mise en oeuvre de ces parkings d'une réflexion et de mesures visant à favoriser les transports en commun, notamment en concevant une tarification adaptée, ainsi que la concentration urbaine.

### 3. Quelques cas particuliers

#### 3.1. Seraing

Le cas de Seraing est très spécifique. Avec la réalisation à présent entamée de son Master Plan, la ville de Seraing relève un défi urbanistique de première importance, sans équivalent dans la région et sans doute en Belgique. Le redéploiement des infrastructures de mobilité dans l'agglomération liégeoise doit non seulement en tenir compte ; mais également soutenir activement cette démarche, dont le succès est profondément souhaitable pour l'avenir urbain de Liège et pour les habitants de Seraing. Nous faisons à cet égard deux propositions qui semblent compatibles avec l'affectation des espaces prévue dans le Master plan.

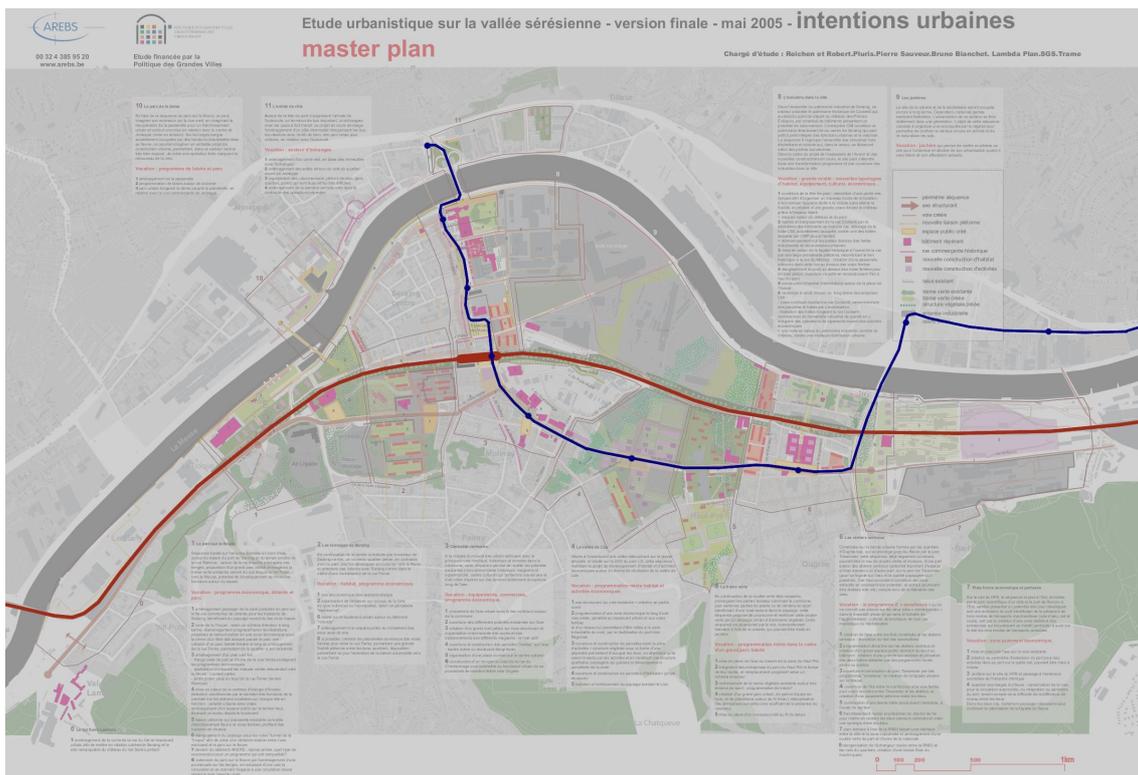


Illustration 3: En rouge, la ligne 125A, actuellement dédiée au trafic des marchandises et qui pourrait être partiellement affectée au trafic voyageurs (avec la création d'une gare IC à hauteur de l'esplanade de l'avenir). En bleu, le tracé qui nous semble le plus adéquat pour le tram.

- **Faire passer le tram en rive droite** (cf. ligne bleue sur le schéma ci-dessus) plutôt qu'en rive gauche comme proposé dans l'étude de la SRWT. Le tram traverserait la Meuse au Pont d'Ougrée, emprunterait le boulevard urbain à créer, traverserait le nouveau centre urbain de Seraing, passerait le Pont de Seraing pour trouver son terminus à Jemeppe, plate-forme de connexion avec la nouvelle gare des bus et le chemin de fer en rive gauche. Ce tracé passerait à travers le futur « cœur de ville » de Seraing, avec ses écoles, commerces et sa future cité administrative ; il mettrait aussi à portée de tram des Serésiens le site du Standard (réaffecté ou non) et le parking-relais voisin.
- **Créer une desserte ferroviaire du centre de Seraing.** Pour cela, il faudra ouvrir au trafic voyageurs la ligne 125A (Angleur-Flémalle, en rouge sur le schéma ci-dessus), actuellement en service uniquement pour le trafic fret, et créer une gare IC à hauteur de l'esplanade de l'avenir. Cette gare accueillera une fois par heure un train de la dorsale wallonne. Elle pourra aussi à moyen terme être le terminus d'un IC par heure venant de Bruxelles via les Guillemains. Cela mettrait un terme à la regrettable situation présente qui voit Seraing être la seule ville de sa taille

(60.000 habitants) en Belgique à non seulement ne disposer d'aucune connexion directe avec Bruxelles, mais même à ne disposer d'aucune gare IC sur son territoire. On notera que les deux arrêts SNCB situés sur le territoire communal de Seraing (Jemeppe et Pont-de-Seraing) ont des chiffres d'utilisation dérisoires, de l'ordre de 400 voyageurs par jour.

### 3.2. Le Sart-Tilman

Le cas de la desserte du Sart-Tilman est sans doute, du point de vue des transports publics, le plus gros casse-tête de l'agglomération<sup>23</sup>. Il se caractérise en effet par l'éclatement de ses pôles d'attraction (campus, parc scientifique, CHU, centre commercial de Bonnelles, futur parking relais, voire Country Hall...) et par le caractère extrêmement irrégulier de la demande de déplacements liée au campus : des pics de fréquentation très élevés auxquels les bus ne parviennent pas à faire face, mais d'autres plages horaires quasiment vides qui ne plaident pas en faveur du tram (d'autant plus que la taille du campus est relativement réduite par rapport à celle, par exemple, des campus français qui ont souvent constitué un passage obligé des projets de tram dans ce pays).

Il ne sera, à notre sens, possible d'apporter une réponse solide aux problèmes de mobilité endémiques que connaît le Sart-Tilman – c'est-à-dire probablement déployer une antenne du tram – qu'à la condition que soit conçu **un plan d'ensemble pour la zone**. Ce plan devrait intégrer une réduction du nombre de places de parkings sur le campus et autour du CHU, la création d'un parking-relais à Bonnelles, la réduction du gabarit des voiries ainsi que la création d'un quartier d'habitation dense et piéton sur le campus<sup>24</sup>, en lieu et place des actuels parkings et autres zones gaspillées, sans augmentation cependant de l'emprise sur les zones naturelles.

D'ici là, les premiers résultats de la ligne 28 ainsi que les chiffres du Plan de déplacement d'entreprise du CHU constitueront des données utiles pour éclairer le choix concernant le Sart-Tilman. Dans l'attente du plan d'ensemble que nous préconisons, la solution proposée par l'étude de la SRWT (un bus rapide connectant le Sart-Tilman au réseau de tram via Sclessin) nous semble acceptable.

---

23 Lire à ce sujet le chapitre « mobilité » du numéro 54-55 des Cahiers de l'urbanisme, daté de juin 2005 et entièrement consacré au Sart-Tilman.

24 Mais non destiné prioritairement aux étudiants, de façon à ne pas encourager la création d'un ghetto étudiant sur la colline, lequel appauvrirait autant la vie urbaine que la vie étudiante.

### 3.3. La Citadelle

L'accès en transports en commun à l'hôpital de la Citadelle (CHR) est un problème récurrent, en particulier depuis la partie nord de l'agglomération (Herstal, Bressoux, Jupille, quartier Nord,...). Les usagers se rendant à la Citadelle sont généralement amenés à changer de bus place St Lambert, à faire ensuite un long détour en passant par la rue de Campine pour finalement atteindre l'hôpital. Selon le site de la SRWT [infotec.be](http://infotec.be), un trajet entre place de Coronmeuse et la Citadelle prend actuellement 28 minutes, soit environ autant qu'en faisant le trajet à pieds. Nous pensons qu'il est possible de réduire la durée ce trajet de plus de moitié, en combinant le tram et le téléphérique.



*Illustration 4: Tracé d'un possible téléphérique entre l'esplanade St Léonard la et la Citadelle. La gare des bus, actuellement située à droite de l'entrée de l'hôpital, devrait être déplacée sur la gauche pour permettre la correspondance entre ces deux moyens de transports.*

**Nous proposons donc que soit étudiée en profondeur la mise en place d'une remontée mécanique sur câble entre l'esplanade St Léonard (où la correspondance serait assurée avec le tram) et l'hôpital de la Citadelle** (où on trouverait une correspondance avec plusieurs lignes de bus desservant le plateau, voire un parking-relais). Différentes solutions techniques sont disponibles (téléphérique, télécabines,... que l'on désignera par le nom générique de « téléphérique »), qui permettent pour un prix raisonnable d'assurer un débit conséquent (techniquement, il est possible de monter jusqu'à 5000 passagers à l'heure et par sens, mais le projet peut déjà se justifier pour un débit de 500 passagers à l'heure) et un temps de parcours imbattable (il faudrait environ 3 minutes pour relier l'esplanade à la Citadelle).

Le transport par câble a en plus l'avantage d'être beaucoup plus économe en énergie qu'un véhicule autonome (les cabines se faisant contrepoids) sur pneu ou sur rail (moins de frottements). Enfin, si l'on en juge par les autres projets étudiés récemment<sup>25</sup>, le transport par câble est moins coûteux à installer : probablement entre 10 et 15 millions d'euros contre une quarantaine au bas mot pour amener le tram à la Citadelle. Cette fourchette devra bien entendu être confirmée et affinée, de même que devront être étudiés les coûts d'exploitation ainsi que les contraintes en termes de sécurité.

Ces solutions sont actuellement en service dans de nombreuses villes du monde (Alger, Barcelone, Constantine<sup>26</sup>, Grenoble, Hongkong, Medellín, New-York, Portland<sup>27</sup>, Taïpeh,...)<sup>28</sup> tandis qu'elles

<sup>25</sup> Par exemple le téléphérique de Bagnolet, dans la banlieue parisienne, évalué à 8,5 millions d'euros pour une distance de 500 mètres.

<sup>26</sup> Cf. <[http://www.constantine.free.fr/LaVille/travaux\\_telepheriques.htm](http://www.constantine.free.fr/LaVille/travaux_telepheriques.htm)>

<sup>27</sup> Cf. <<http://www.portlandtram.org/>> – un cas intéressant puisque le téléphérique de Portland relie le centre-ville à un hôpital situé en hauteur.

<sup>28</sup> Lire Olivier Razemon, « Le téléphérique comme transport en commun », in *Le Monde*, 21 novembre 2007 ainsi

sont en débat ou en projet dans beaucoup d'autres endroits (Nantes, Lyon, Bagnolet), et l'on ne parle pas ici des infrastructures urbaines à vocation touristique, qui pullulent (Dinant, Dubrovnik, Huy, Lisbonne, Madrid<sup>29</sup>, Toulon, Zacatecas,...).



Illustration 5: Carte postale datant de 1939.  
En arrière-plan, le Pont Atlas V.

Cette remontée mécanique devra permettre d'**embarquer facilement des vélos**, ce qui permettra de stimuler fortement l'usage du vélo sur le plateau : les usagers pourront descendre en ville à vélo et remonter en utilisant le téléphérique.

Même si tel n'est pas l'objectif principal poursuivi ici (contrairement à, par exemple, Dinant et Huy), cette remontée mécanique représenterait également un atout touristique indéniable, notamment dans le cadre de la valorisation des coteaux de la Citadelle.

Pour l'anecdote, on se rappellera que Liège a déjà vu un téléphérique circuler dans son ciel (illustration 5) : c'était en 1939, lors de l'exposition internationale de l'eau<sup>30</sup>.

## Conclusion

Il y a 25 ans, se créait l'asbl « Qualité-Liège » qui a notamment milité pour le tram à Liège. Fin 2006, elle se dissolvait – son secrétaire, Pierre Philippart de Foy, estimant sa mission

accomplie au vu du retour du tram... dans les déclarations des ténors politiques liégeois. Nous partageons l'enthousiasme de ce pionnier mais pas son optimisme : le retour du tram à Liège, c'est loin d'être gagné et surtout, c'est loin d'être réussi !

Avec le débat sur le tram, Liège se trouve à la croisée des chemins. Les choix qui seront posés dans les années à venir seront déterminants pour l'avenir à long terme de la région liégeoise. Et après plusieurs décennies passées dans l'expectative, l'échec n'est plus permis : il doit être possible (au travers, par exemple, d'un processus comme le PUM) de dépasser les querelles de chapelles et les rivalités pour optimiser ces choix.

urbAgora n'a ni les moyens ni une représentativité spécifique ni l'intention de réclamer un quelconque droit d'ingérence dans ces choix. Nous sommes simplement des citoyens amoureux et soucieux de leur ville qui veulent que l'information circule, que la concertation se mette en place, que le débat soit le plus constructif, objectif et transparent possible.

---

que Ophélie Neiman, « Demain, je vais travailler en téléphérique », in *Rue89*, 2 mai 2008, <<http://www.rue89.com/2008/05/02/demain-je-va-travailler-en-telepherique>>

29 Cf. <<http://www.teleferico.com/>>

30 Voir par exemple la page <<http://www.lecableducable.net/rm/belgique/liege/liege.html>>, le téléphérique de l'exposition était long de 1300 mètres et s'élevait à 100 mètres au-dessus du sol, grâce à un pylône situé en rive gauche

## À propos d'urbAgora

L'association urbAgora a été fondée au mois de mars 2008 par une vingtaine de personnes soucieuses de l'aménagement urbain de Liège. La création d'urbAgora fait suite à la pétition « Oui au tram ! Non à l'autoroute ! » <<http://tramliege.be/>> lancée en septembre 2007 pour demander une réorientation des investissements publics en matière de mobilité vers les transports en commun.

Voici l'objet social de l'association, qui deviendra une asbl dans le courant de l'automne :

*« L'association a pour but de promouvoir le débat public sur les enjeux relatifs à l'urbanisme, à la mobilité et à l'aménagement du territoire dans l'agglomération liégeoise. Elle se veut un lieu ouvert et pluraliste de réflexion, d'information, de confrontation des points de vue et de proposition.*

*L'association promeut l'équilibre des fonctions urbaines et la fonction métropolitaine de Liège. Elle œuvre à la réduction de la dépendance à la voiture individuelle et au respect de l'environnement et du paysage urbain, notamment en appuyant le développement des circulations lentes et des transports en commun, l'aménagement d'espaces publics et d'espaces verts ainsi qu'en favorisant l'éco-construction et l'éco-rénovation de logements de qualité et la promotion des énergies propres et renouvelables. À ce titre, elle identifie l'étalement urbain comme une menace sérieuse.*

*Consciente des profondes implications sociales des choix urbains, l'association promeut un urbanisme basé sur la mixité des fonctions et l'intégration de tous à la vie de la cité. Elle soutient toute mesure urbaine susceptible de réduire la précarité, notamment via un dense réseau de services publics, une attention particulière à la question du logement ainsi qu'à l'accès du plus grand nombre à un emploi adapté et proche.*

*L'association promeut l'intervention des citoyens dans les décisions publiques ainsi que, à l'échelle de l'agglomération urbaine, la constitution d'une institution politique dotée d'une instance élue délibérant publiquement. »*