

> **Philippe Moreau, conseiller chez Brulocalis**

VOYAGE D'ÉTUDE EN CITÉ ARDENTE

Dans le cadre de la convention établie avec Bruxelles Mobilité, Brulocalis a organisé un nouveau voyage d'étude en matière de mobilité et de sécurité routière. C'est en compagnie de nombreux conseillers en mobilité (CEMA) et coordinateurs en sécurité routière, mais également de représentants politiques que nous nous sommes rendus à Liège le 13 octobre dernier.



Suite à l'arrivée récente du tramway, l'observation de ce projet important était incontournable, afin de voir comment avait été repensée la mobilité et l'espace public remodelé. Jean-François Leblanc, Directeur du service Mobilité, a présenté un large exposé sur les besoins de la ville en termes de mobilité, sur le plan communal de mobilité qui en a découlé, sur le choix du retour du tram à Liège et sur les aménagements cyclo-piétons déjà décidés en amont. Au fil de la matinée était mise en avant l'importance de développer une bonne vision stratégique en début de projet, mais surtout de pouvoir conserver une stabilité visionnaire et politique tout au long de sa réalisation. C'est ce dont Liège a pu profiter tout au long des 18 années qu'aura nécessité la réalisation de la ligne de tram.

UN TRAMWAY NOMMÉ DÉSIR

Le retour du tram à Liège est une longue histoire dont les fondements remontent au début du siècle. À cette époque, la mobilité en transports en commun était assurée par un ensemble de gares vétustes et un réseau d'autobus saturé. Deux pôles principaux de mobilité se détachaient particulièrement : la Place Saint-Lam-

bert et la gare des Guillemins, reliées entre elles par une multitude de lignes de bus régulièrement pleines, ce qui impactait particulièrement les usagers du centre de Liège.

Le réseau étant la propriété du TEC-Liège, la SRWT (Société régionale wallonne du transport) et la Région Wallonne ont planché sur un nouveau plan de transport à mettre en place. La SRWT opérant alors quasi exclusivement avec des bus, c'est naturellement vers ce type de transport que les premières idées de solutions se sont tournées. Cependant, la vision des autorités de la ville était autre. Si l'on voulait mettre en place un outil performant et à très haute capacité de charge, la solution d'une ligne de tram s'imposait. Cette vision l'emporta, et aboutit en 2008 à un accord pour la création d'une ligne de tram entre Jemeppe et Herstal qui desservirait le centre de Liège.

LE PARCOURS DU COMBATTANT

Comme dans beaucoup de projets de cette envergure, le parcours fut laborieux et parsemé d'embûches. Une première attribution devait être délivrée en 2015, mais fut recalée par Eurostat. Il fallut attendre mars 2017 pour qu'un

nouvel appel d'offre soit lancé et septembre 2018 pour l'attribution définitive du marché. Les travaux pouvaient ainsi débuter. Ce partenariat public-privé (Région wallonne, SWRT & consortium Tram Ardent) n'incluait pas la Ville de Liège. Cependant, la ligne de tram traversant le territoire communal, la Ville pouvait rendre ses avis en termes d'urbanisme et de mobilité. Elle a développé une stratégie de ville axée sur des projets métropolitains dont le tram serait le lien et l'action phare.

UN PROJET INTERNATIONAL POUR MOTEUR

Parallèlement à ce volet de mobilité, Liège s'est appuyée sur une candidature à l'exposition internationale de 2017 pour se réimaginer en matière d'urbanisme et booster sa capacité aux changements. Même si finalement la candidature à l'exposition n'a pas été retenue, cela a néanmoins permis à la Ville de réaliser plusieurs projets de rénovation urbaine, essentiellement dans des endroits où le passé industriel avait laissé des chancres socio-économiques. La simultanéité et la coordination de la candidature à l'Expo 2017 et du chantier du tram a permis

à Liège de se transformer et se moderniser en profondeur, lui ouvrant également des perspectives de développement économique et social.

LE STATIONNEMENT PAS OUBLIÉ

Anciennement, la politique de stationnement s'était construite en fonction des évolutions du trafic automobile et de la demande citoyenne des différents quartiers. Petit à petit, le système devint illisible et inadapté. Le bouleversement de mobilité provoqué par le retour du tram créa l'opportunité de revoir toute la politique de stationnement en la rendant plus cohérente, efficace et compréhensible. Elle se base maintenant sur une tarification unique et accessible par tout mode de paiement, avec une possibilité variée d'abonnements et des poches réservées aux riverains. Autrefois, le territoire était fragmenté en 58 zones différentes de petites superficies et aux contours peu lisibles. Après la refonte, il ne subsiste que 17 zones aux frontières plus cohérentes et mieux reconnaissables.

ET SUR LE TERRAIN ?

L'après-midi, le groupe a emprunté le tram, direction terminus de Coronmeuse. Le véhicule de 45m de long, mais 35 cm plus large qu'à Bruxelles, offre la place pour 310 voyageurs. Il circule de 5h à 1h avec des cadences horaires pouvant descendre à moins de 5 minutes. Premier constat, vu l'heure et une section de trajet s'éloignant du centre-ville, le tram était encore bien rempli, et ce jusqu'au terminus où beaucoup de voyageurs se sont dirigés vers les arrêts de bus pour une correspondance vers la banlieue.

Le groupe a ensuite rebroussé chemin à pied en traversant le nouveau quartier de Coronmeuse et le parc Astrid longeant la Meuse, avec vue sur le quartier de Droixhe, desservi par un bras de la ligne de tram donnant accès au dépôt. Plus loin, après avoir franchi l'une des nouvelles passerelles cyclo-piétonnes, le groupe a pu se rendre compte des nouveaux aménagements du quai Saint-Léonard que la réalisation de la ligne de tram a permis, offrant aux cyclistes et aux piétons des aménagements modernes et confortables. La visite s'est poursuivie par la reprise du tram pour une traversée du centre-ville. La transformation d'ampleur du cœur de Liège a redonné de grands espaces aux piétons et une rénovation urbaine aboutie.

L'étape suivante a amené le groupe au pied de la très fréquentée passerelle cyclo-piétonne « La Belle Liégeoise ». Franchissant la Meuse



© Jean-Pierre ERS - ville de Liège - Urbanisme

> Des aménagements cyclo-piétons relient le quartier des Guillemins au centre-ville.

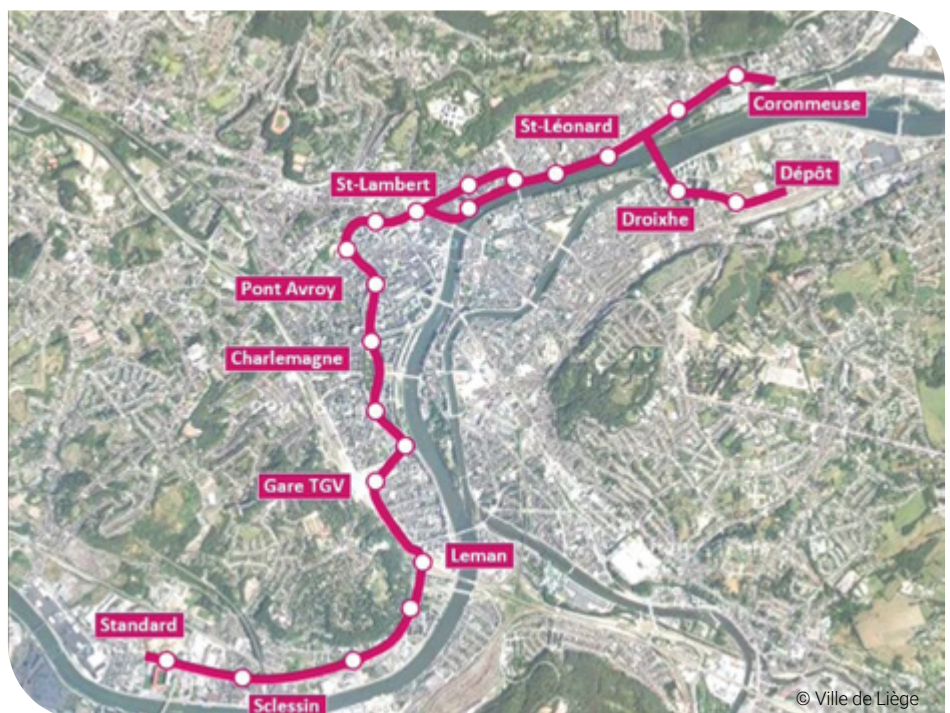
pour relier le quartier des Guillemins au parc de La Boverie, elle épargne aux mobilités douces un détour de plus d'un kilomètre par des ponts routiers non adaptés. Tournant le dos à la passerelle, l'esplanade Simone Veil ouvre ainsi une large perspective vers l'émblématique gare des Guillemins. La visite s'est ensuite poursuivie en tram vers le mythique stade de Sclessin, terminus actuel de la ligne côté sud, en traversant les pôles rénovés de la place Lemans, du Val Benoît et du pont des Modeleurs.

UNE JOURNÉE RICHE EN ENSEIGNEMENTS

Liège a représenté un bon choix de destination de voyage d'étude. Avec une stratégie bien établie et réfléchie, combinée à une vision politique stable et à long terme, il est en effet possible de transformer une ville en profondeur

et de lui donner des atouts pour ses développements socio-économiques futurs. En termes de mobilité, le retour modernisé du tram offre un mode de déplacement performant pour une ville qui s'étouffait de plus en plus dans un schéma de transports publics vétuste et une politique de stationnement dépassée.

La Ville de Liège a eu le grand mérite de profiter de projets ambitieux pour repenser sa vision urbaine et de réussir à l'imposer dans des dossiers où elle n'avait pas toujours la main. Les changements sont profonds mais axés sur les tendances constatées lors des voyages d'étude récents dans de grandes villes étrangères : un meilleur partage de l'espace public entre les différents modes de déplacement avec une priorité pour les modes actifs et les transports publics ; une adaptation de la politique de stationnement pour pouvoir améliorer la mobilité et rendre la ville plus agréable.



© Ville de Liège