



## Rapport de la réunion mensuelle du Comité de quartier du mardi 15 novembre 2016, qui s'est tenue au Collège St Louis, rue Magis 20 à Liège à 19h30

Présents : Vincent Philippart, Claudine Colson, Monique Brichard, Olivier Dheur, Anne-Marie Veithen, Anne-Marie Esquenet, Marie-Louise Verlaine, Charles Bougard, Jean-Marie Coumans, Olivier de Marneffe, Thérèse Jamin.

Excusés : Lou Pipers, Dominique Hansen, Yves Demeuse.

Compte rendu : Thérèse Jamin – vu Olivier Dheur

---

1) Approbation de l'ordre du jour et du CV d'octobre : ok

2) Rencontre avec Daniel Watelet,

Nous recevons **Daniel Watelet**, conseiller communal Ecolo, membre de plusieurs commissions communales (des Finances, de la Mobilité, du Tourisme, du Patrimoine, de la Santé et de la Jeunesse, de l'Environnement et de la Vie sociale), investi dans divers mouvements associatifs comme la *Ceinture alimentaire liégeoise*, mais aussi et surtout pour ce qui concerne sa venue au Comité, **depuis novembre 2014 président du CA du TEC Liège-Verviers**. Notre entretien portera donc sur la mobilité en général, les bus, le tram, les projets et les hypothèses de travail.

Comme d'habitude, nous avons envoyé à notre invité une liste de questions ; le compte-rendu, ou plutôt le résumé sera non pas linéaire mais structuré selon les thèmes abordés, nos questions comme les réponses se recoupant régulièrement.

### **Le contexte**

Le TEC Liège-Verviers est la plus grande partie des 5 sociétés d'exploitation des TEC wallons, chapeautées par la SRWT (Société régionale Wallonne des Transports), c'est à la SRWT que reviennent les décisions stratégiques.

Celles-ci impliquent plusieurs partenaires pour être mises en application : la SRWT et le TEC donc, mais aussi l'ancien MET régionalisé, c'est-à-dire le SPW et enfin la Ville, chacun ayant sa logique et ses intérêts à défendre.

Dans le cas de Liège, les difficultés du projet tram ont eu une conséquence heureuse, l'obligation pour les partenaires d'apprendre à s'écouter lors des multiples réunions pour arriver à concilier les divers intérêts. On a ainsi progressé dans le mode de fonctionnement, plus collaboratif, facilité également par l'arrivée d'une nouvelle génération de responsables, qui a été formée autrement.

Le TEC Liège Verviers est donc un gros morceau, avec plus de 600 bus et plus de 1600 travailleurs.

La diffusion de l'information sur la restructuration du réseau n'est pas encore prévue car on est toujours dans les hypothèses et que rien n'a été validé, d'autant plus que le report du tram prive le nouveau réseau de sa colonne vertébrale.

L'hypothèse de travail actuelle comprend 3 niveaux

1. le tracé rectiligne du tram, entre Seraing et Herstal, en rive gauche
2. les gros axes structurants qui devront être renforcés, les bus priorités ou en sites propres ; chez nous, la Dérivation est un élément essentiel dont il faut tenir compte.
3. les réseaux connectés avec le rail, des parkings de dissuasion, des parkings relais, des arrivées d'autoroute, des pistes cyclables.

*Pourquoi devait-on avancer en absence du tram ?*

Parce que le parc automobile ne cesse d'augmenter - et donc les bouchons -, que le matériel roulant liégeois est le plus vieux (dans peu de temps, quasi tous les bus auront dépassé l'âge moyen de la pension c.-à-d. 16 ans). Mais l'enveloppe comprend aussi le personnel ;

comme il n'est pas possible de faire des miracles à la fois humains et techniques, il faut se battre pour un réinvestissement à l'heure où l'on désinvestit dans le bus (moins 5% en 2015, moins 10% en 2017). Mais aussi combiner tous les moyens de transports : le tram, les bus et le REL (Réseau Express Liégeois, c'est le train urbain) dont il est prévu 8 stations potentielles mais qui, actuellement, n'en verra probablement que deux.

## **Le tram**

*Quand ?*

Pas avant 2022. Techniquement la réalisation dans un timing court est possible. Mais le plan qui devait reporter puis échelonner le remboursement de la dette à partir de la mise en circulation a été refusé par l'UE au nom de normes comptables. Il faut donc que la RW accepte de l'inscrire dans son budget d'un seul coup.

*Son tracé : pourquoi faire une seule longue ligne plutôt que deux plus courtes mais en croix qui relierait plus de quartiers ?*

D'une part, parce que les têtes de ligne choisies le mettent à proximité de liaisons notamment autoroutières, ce qui accroîtra le public potentiel. D'autre part, en impliquant Herstal et Seraing, on pouvait aussi compter sur leur collaboration pour porter le projet.

*Quels impacts sur nos lignes ?*

La boucle du 4 cessera d'être une boucle, puisque son tracé rive gauche sera pris en charge par le tram. On projette toutefois de le prolonger jusque Coronmeuse.

Le 48 (Campus Sart Tilman) déjà doublé par le 58 qui monte directement de Seraing par la voie rapide serait renforcé par le 148 qui, en passant par la rue Grétry, embarquerait les étudiants de la rive droite.

## **Restructuration du réseau**

*Quels progrès pour résoudre nos problèmes : engorgement quotidien de la rue Grétry, surcharge de la Dérivation, retards importants et fréquents*

Pour la rue Grétry, plusieurs idées sont émises, comme le sens unique sauf pour les bus. On parle aussi de supprimer tous les signaux pour rendre le contrôle des flux aux conducteurs. Cela implique de rouler moins vite mais plus régulièrement. La rue Grétry doit en tout cas être prioritaire.

Pour les 29, 33, 35 qui ont des têtes de ligne différentes mais se rejoignent, parfois au même moment, dans la rue Grétry contribuant aux bouchons, le report de certaines lignes sur le Boulevard de l'automobile allègerait le trafic.

Pour la Dérivation, la situation est l'illustration de ce qu'une vue d'ensemble est indispensable pour que les progrès d'un côté - pacification des quais de Meuse - n'entraînent pas des aggravations dans d'autres.

Le Mr revient avec la liaison autoroutière Cereux-Heuseux-Beaufays comme solution de désengorgement alors qu'une étude, critiquée il est vrai, semble dire que les quais sont surtout utilisés par les locaux (*nous contestons cette étude car nous constatons l'importance du trafic des poids lourds étrangers en transit qui choisissent de couper par la ville au lieu de prendre le contournement déjà existant*)

Mais quoi qu'on fasse, le parc automobile augmente de telle façon qu'on est toujours en retard d'une guerre. Tant qu'on n'a pas pris des mesures draconiennes pour faire comprendre que l'auto n'a pas sa place en ville - en multipliant notamment les parkings PR+1 à divers endroits - on n'y arrivera jamais.

## **L'assiette du chemin de fer, actuel temps d'arrêt du 4, au cœur de nos préoccupations**

*Quel est son avenir ?*

*On sait que ce terrain nous tient à cœur depuis les balbutiements de la Médiacité et la décision de couper définitivement la rue d'Harscamp. Des aménagements ont été faits en faveur du TEC pour compenser la disparition de son terminus à Belgacom et l'espace choisi nous semblait être justement celui qui conviendrait parfaitement à une plaine de jeux/sports multi-âges digne de ce nom, cruellement absente dans le quartier. Mais les compensations obtenues pour les citoyens ont été ridicules et toujours non correctement finalisées à cause d'un litige. Si la boucle du 4 est supprimée, peut-on espérer une réappropriation par le quartier de ce grand espace, déjà trop étendu pour une seule ligne et un seul arrêt ?*

L'assiette est actuellement gérée par la SRWT mais devait revenir à la Ville, ce qui ne semble pas encore le cas. Ce retard dans la restitution ne dépend en rien du TEC.

Olivier Dheur énumère les méfaits attribués au TEC (bien souvent soutenu par l'Echevin de l'Urbanisme) dans la gestion de l'assiette : les exigences démesurées pour l'occupation du terrain, la suppression de pistes cyclables, le blocage d'une solution juste entre quartier, promoteur, Ville de Liège et riverains, les freins mis à une consultation/participation des habitants, le discours « on verra plus tard, on n'en est pas encore là » suivi de « ah ! On a déjà décidé, fallait réagir plus tôt », ... Bref l'impression d'avoir été floués et négligés.

D. Wathelet suggère d'abord de vérifier qui a fait pression, le TEC ou la SRWT ? Ensuite, s'il avoue qu'il semble normal que le TEC défende strictement ses intérêts, il regrette que la Ville n'ait pas joué son rôle de défense du citoyen. De manière générale, il constate que les autorités liégeoises se méfient de la concertation et font peu confiance dans la participation.

Par rapport aux suppressions de pistes cyclables, il faut songer que certains changements sont parfois difficiles à imposer, comme la cohabitation vélo/bus. Sur les ponts la mise en usage conjoint de la même bande fait peur aux conducteurs de bus.

*Le parcage y est-il toléré ?*

Un panneau l'y interdit mais peut-être n'y a-t-il pas verbalisation... Même si c'est un terrain privé, son usage public permet à la police d'intervenir. Peut-être un nouveau panneau plus explicite ?

*Pourquoi les usagers doivent-ils changer de bus et non le conducteur ?*

C'est une question de sécurité : chaque matin en recevant sa feuille de route, le conducteur fait un checking de sa caisse et s'il changeait de bus, il devrait refaire toute la procédure. D. Wathelet reconnaît que les usagers en attente n'y bénéficient pas d'un abri correct contre les intempéries.

### **Le matériel roulant et le rythme de l'offre.**

Nous aurons 67 bus hybrides (diesel-électricité) dont les premiers exemplaires seront livrés en principe fin 2017. Un des problèmes est évidemment la recharge, soit en roulant (mais quid des petits parcours), soit avec un arrêt-raccordement (mais retard)

Les bus écologiques sont donc promus mais leur augmentation sans cesse retardée. La Belgique est clairement à la traîne. On vise 400 bus hybrides d'ici une vingtaine d'années.

Les bus à haut niveau de service sont prévus également. Ils signifient aménagement d'arrêts plus efficaces, confort amélioré, meilleure accessibilité, site propre ou priorisation absolue dans la circulation, réglage de feux à rythme décalé, peut-être certains changements de type « bus direct » vers destinations importantes et non omnibus comme aujourd'hui. Ces bus ne deviendront probablement à haut niveau de service que progressivement. Les bus sur les lignes structurantes pourraient voir leur fréquence augmenter, plus tard se voir octroyer la priorité dans les carrefours avec les feux passant en phase verte pour eux à leur approche, quelques années plus tard avoir plus de sites propres et ainsi de suite.

Les petits bus à la demande pour des trajets moins fréquentés sont une piste mais le coût le plus lourd, c'est le personnel qui doit être payé de la même façon quel que soit le trajet et la taille du bus.

*Les poussettes de bébé se multiplient dans les bus, que fait-on ?*

On ne développera pas les emplacements spécifiques mais on rendra la plate-forme plus plane, plus dégagée, en un mot : plus modulable, quitte à supprimer des sièges, pour disposer de plus d'espace.

L'affichage des trajets et des arrêts à l'intérieur des bus est très peu présent. De ce fait, les passagers signalent leurs désirs trop tard et prennent plus de temps pour descendre. Il n'y a aucun projet pour développer cet affichage dans les bus actuels mais il devrait être généralisé dans les nouveaux bus. On doit viser des systèmes audio-visuels, qui soient accessibles aux illettrés et aux non-francophones (des dessins comme dans les métros ?) Egalement des panneaux aux arrêts signalant les temps d'attente. D'autant plus utiles que les abribus contiennent de moins en moins d'infos. La disparition des horaires au profit des infos par App sur smartphone pénalise certains types d'usagers.

D. Wathelet va se renseigner sur ce point de la communication. L'ancien système d'affichage bordant les abribus ne sera cependant pas réactivé.

Notre invité s'étonne de que nous n'abordions pas la question de la Tour Barvaux (sur l'actuel garage Mercedes).

Parce que les autorités communales reportent souvent les coûts d'études générés par les grands projets sur les seuls qui ont de l'argent, c-à-d. les promoteurs, des charges d'urbanisme qui dépassent largement le terrain à occuper leur sont imposées. A cette occasion, l'Urbanisme a reçu mission de faire une étude sur la mobilité générale dans le quartier. Pour le Longdoz-Boverie, explique t-il, il y aurait peut être des opportunités à saisir pour que l'ensemble du quartier soit vraiment repensé.

A-M. Veithen insiste sur le fait que le TEC est d'abord un service au public, qu'il faut aller à la rencontre des gens pour voir les besoins réels et non décider d'en haut quel réseau, quel arrêt, quel tracé, sans consultation. Par exemple, on ferme la clinique Saint Joseph, on déplace l'hôpital en dehors de la ville et on ne prévoit pas de ligne de bus pour le nouvel emplacement.

Rivalités politiques et idéologiques, répond notre invité.

De même, dans les bus, la manière de conduire et de se conduire doit également témoigner de se respect du public.

Dans ses relations avec le personnel, D. Wathelet voit que, surtout dans les plus anciens, il y a une tristesse voire révolte devant le déclin de l'outil, ce qui accentue sa démotivation et certains comportements qu'on doit toutefois faire disparaître par de meilleures formations.

O.D. rappelle que dans les promesses non tenues, la mise en action des caméras sur l'assiette n'a toujours pas été réalisée alors que les connexions sont prêtes.

Merci de ce long partage et de la disponibilité de notre invité pourtant chargé de nombreuses missions. On profite aussi de sa présence pour demander à l'élu écolo cette fois de retransmettre notre accord pour recevoir des représentants du parti lors d'une de nos réunions, puisque le parti l'avait lui-même proposé. C'est déjà possible en décembre ou en janvier.

### 3) Sécurité et environnement pour les représentants de notre division de police

Les policiers, retenus par d'autres tâches, sont absents. Si urgence, nous retransmettre

### 4) Correspondance, tour de table

Le bourgmestre a accepté notre invitation pour une prochaine réunion, février/mars probablement. Nous demandons à tous ceux qui souhaitent lui soumettre un thème ou une question de nous les adresser avant le 31 décembre (quartier.longdozboverie@gmail.com)

La Résidence Franki organise le **vendredi 16 décembre** de 13h à 17h son traditionnel Marché de Noël : vente d'articles réalisés par les résidents et diverses douceurs, sucrées, salées, chaudes et froides. Les bénéfices sont réinvestis dans les animations et excursions proposées aux résidents.

Le vendredi **2 décembre**, c'est Mr Bricolage, rue Bonne Femme 64 (càd dans la prolongation de la rue Grétry) qui, comme l'an dernier, organise un Marché des artistes, artisans et créateurs, de 18h à 22h.

Pour les policiers : coupure du trottoir du quai de la Boverie à hauteur du chantier qui se situe à cheval sur la rue Léon Frédéric et le quai précité, cela même alors que le piéton se trouve dans l'impossibilité de traverser (on parle ici des quais de la Dérivations !) les voies de circulation pour rejoindre le trottoir d'en face. La situation est donc dangereuse.

Th. Jamin, secrétaire « au pied levé »

-----

Rue Grétry 2a/121 • 4020 Liège • Tél. 04 341 14 10 • Gsm 0485741613  
[quartier.longdozboverie@gmail.com](mailto:quartier.longdozboverie@gmail.com) - [dheur.olivier@gmx.com](mailto:dheur.olivier@gmx.com)  
[www.monquartierlelongdoz.net](http://www.monquartierlelongdoz.net) - site tenu par Th. Jamin