

## Compte-rendu Réunion du 16 Novembre 2021, rue Magis (Merci au Collège).

**Présent(e)s** : Monique Brichard, Jean-Claude Coumans, Yves Demeuse, Olivier Dheur, Madeleine Dupont, Anne-Marie Esquenet, Serge Floëge, Jean Jamar, William Malherbe, Georges Massez, Vincent Philippart, Lou Pipers, Pascale Poncelet, Nestor Streel, Anne-Marie Veithen.

**Invitée** : **Madame Olivia Perwez, Responsable Service Réseau, bureau d'études qui définit l'offre de transport, département Direction Marketing et Mobilité, TEC Liège-Verviers.**

**Excusé(e)s** : Monique Brichard, J. Fleron, Marie-Christine Gingoux, Thérèse Jamin.

-----

### 1. Approbation du PV de la réunion d'octobre 2021

\* Pas de commentaires, approuvé.

### 2. Approbation ordre du jour de la réunion

\* Approuvé, question : « Fait-on encore le tour pour les policiers ? »

### 3. Divers

Q. : Qu'en est-il du Commissariat ? A Chênée ?

Ici, rue Libotte, car Chênée a subi des dégâts.

Q. Piste cyclable quai Churchill parallèle à l'eau : peu de cyclistes la prennent ; le Ravel reste engorgé.

Cette portion le long de l'eau est très confortable ; en fait, ce n'est pas une obligation pour les cyclistes d'emprunter ce nouvel aménagement ; aussi, emprunter la rue cyclable quai Marcellis et le SUL quai Marcellis est une belle opportunité, mais reste pour certains cyclistes moins sécurisant que de rester sur le Ravel...

. Proposition de ramassage de déchets durant 1 h fin novembre dans le quartier : nous n'avons pas de nouvelles précisions. Si nouvelles infos, elles vous seront transmises.

### 3. Petit déjeuner Oxfam dimanche 21 novembre

20 « packs » de 2 personnes sont réservés, soit pour 40 personnes, et la moitié environ souhaite déjeuner sur place.

Une petite boutique est aussi prévue, avec produits alimentaires et petit artisanat, nous dit Anne-Marie Veithen, principale organisatrice.

Pour ceux qui souhaitent aider : préparation des tables samedi 15 h, et présence en salle le dimanche 21/11 à partir de 7h30 ; ouverture au public à partir de 8h30.

### 4. Madame Olivia Perwez, Responsable Service Réseau, département Direction Marketing et Mobilité, TEC Liège-Verviers.

Nous accueillons Madame Perwez avec grand plaisir, et la remercions de la disponibilité qu'elle peut offrir à notre quartier.

Madame Perwez nous explique qu'il y a dans notre quartier des enjeux spécifiques, que le nouveau réseau est bénéfique pour la mobilité à Liège ; elle va nous présenter l'étude, avec focus sur les lignes.

Madame Perwez nous présente un power point préparé pour notre réunion. Elle nous suggère de l'interrompre quand on souhaite lui poser des questions. (*Ses réponses dans ce compte-rendu ne sont pas des réponses « mot à mot » ; elles s'en rapprochent le plus possible.*)

Le tram : 11,7 km, 23 stations, 19 km/h (actuellement, le bus 4 : 13 km/h ) de vitesse de parcours). Le tram sera presque intégralement sur un site propre, sauf à Sclessin où il y aura du trafic local, ainsi qu'en Féronstrée, avec riverains et trafic local.

La maquette est accessible au Musée du transport en commun : 310 passagers, climatisation, accès PMR, tarif idem Tec. Un tram sur deux ira à Bressoux, l'autre Coronmeuse.

Le PUM a été approuvé en 2018, par 23 communes sur 24 (1<sup>ère</sup> étude 2018-2020, seconde 2020-2021).

En ce moment, préparation des horaires et des lignes, pour une mise en œuvre à partir de 2023, et une finalisation fin 2026 ; l'objectif est que ce soit attractif, exploitable, accepté financièrement et politiquement, validé dans ses grands principes.

#### Evolution du réseau : 4 niveaux

Lignes numérotées de 1 à 12 pour les lignes les plus importantes :

1. à haut niveau de service : HNS : avec voieries aménagées, priorités aux bus (cf : rue Gretry), cabine chauffée isolée pour les chauffeurs, accès aux PMR aisés, ...
2. structurantes : fortes, mais traitements moins importants

Lignes numérotées à partir de 20 :

3. urbaines : restent zones urbaines, de 20 à 59
4. inter urbaines : de 60 à 99

#### 75 lignes sont concernées : tous les quartiers sont bien desservis.

a) Les 4 lignes à haut niveau de service demandent le plus de travail, et seraient prêtes pour les années 25-26 :

- . 1 Ligne Ans Legia République française Gretry Chênée
- . 1 Ligne vers Fléron
- . 2 Lignes vers Sart-Tilman par rue Gretry, Bonne-femme, Vennes, Fragnée,

b) 7 lignes de rabattement vers le tram, structurantes

c) 36 lignes urbaines

d) 28 lignes inter urbaines

Il y aura moins de km parcourus par les bus.

#### En regroupant tram et bus :

Il y aura plus 21 % de places/km offertes

Plus 23 % de fréquentations/jour

Et ce serait plus rapide.

#### . Qu'en est-il de la ligne 4 ?

La ligne 4 se couplerait avec la ligne 1, qui n'existera plus.

Elle garderait le trajet partant de la gare des Guillemins, place Général Leman, rue Natalis, Outremeuse, et après le Pont Maghin, repêcherait la partie de la ligne 1 qui va jusque Coronmeuse, et ce, en aller-retour.

Le terminus appelé « d'Harscamps » ne sera plus nécessaire, et l'arrêt se placerait plutôt le long de la voierie (Natalis...).

L'espace « terminus 4 » ne serait donc plus utilisé par la TEC, voir alors avec la Ville.

Durant quelques mois avant l'officialisation des trajets, des gens pourront tester les trajets.

Questions/Remarques :

Difficultés du choix du bus, lorsqu'on arrive aux Guillemins : compliqué de chercher les lignes, les infos ne sont pas claires. Aussi, comment passer du tram au bus ?

Mme P. : il faut voir, aussi, avec les exigences de Calatrava : ne pas mettre de trop grosses lettres, sinon c'est moche...

On va essayer, aussi, de faire un lien bus/tram quai à quai.

Q/R. : Ce serait bien qu'il y ait dans les bus des informations sur les arrêts, faire défiler, attirer l'info par une lumière, un son, ...comme dans les métros...

Mme P. : oui .

Q/R. : Quid de la hauteur des marches, dans les tram, les bus, les accès PMR ?

Mme P. : hauteur des marches des trams : 25 cm - dans les lignes à HNS il y aura des avancées de trottoirs .

Q/R. : On pourrait mettre un tram, à la place des bus à haut niveau de service ?

Mme P. : les bus à Haut niveau de service se rapprochent du tram, mais le tram coûte trois à quatre fois plus cher ; ce ne serait pas impossible, mais compliqué, de placer un tram sur les trajets des bus HNS, notamment les montées, les sites propres, la rapidité de vitesse de parcours.

Eviter de combiner deux lignes de longs parcours : cela accentuerait les irrégularités de retard, ..

Q/R. : Pourtant, avant, il y avait le tram vert qui montait... et puis, à San Francisco, à Porto...

Mme P. : Oui, mais le poids des trams était beaucoup plus léger...

La ligne 13 HNS: passera : Léopold, Outremeuse, Basse-Wez, Grivegnée, Chênée, Clinique Bruyères.

Ligne 17 : reste la même

Ligne 18 : va fusionner avec ligne 70, qui va vers Rocourt : Bressoux, Liège, Rocourt St Vincent.

Ligne 35 : De Robermont : reprend une partie de la ligne 21 : passe Rue Grétry, Pont du Longdoz, Bd Destenay, Laveux, St Nicolas

Ligne 29 : qui part de la place république française : est prolongée : Chênée, Fléron, Magnée, Beyne Heusay... Terminus idem le 10 de Fléron centre

Ligne 10 : sera peut-être prolongée jusque Fléron

Ligne 73 : gare vers Liers

Q/R. : Pour aller à la Citadelle, on n'aura pas de bus direct...

Comment ça marche pour les tickets de bus ?

Mme P. : Il n'y aura plus de perception sur les bus ; il y aura la possibilité d'acheter un ticket de parcours à chaque arrêt de tram ; pour les bus à HNS, l'appareil fournisseur de tickets sera aux arrêts les plus fréquentés (pas, par exemple, en plein milieu de la côte du Sart-Tilman).

Q/R. : C'est un souci, actuellement, de se fournir en ticket de transport : devoir prendre une carte de plusieurs trajets, seulement à certains arrêts de bus très fréquentés, ou alors dans les librairies... faut le savoir, compliqué pour un touriste...

Q/R. : Peu de places assises dans les trams (62 pour 310 places en tout)...

Mme P. : Il est calculé que les usagers ne resteront pas très longtemps dans le tram, et que le mouvement de celui-ci est assez stable ; quand les temps de trajets sont courts, mieux vaut rester debout, et disposer d'espace pour les passages ; des vélos dans les trams, ce n'est pas une bonne idée ; de plus, le trajet est plat, donc autant rouler à vélo.

Dans un bus solo, il y a 30 places ; cela correspond plus aux bus qui ont de longs parcours.

La rue Gretry est très engorgée ; dans sa situation actuelle, faire passer un bus à HNS, impossible.

Q/R. : Quels sont les projets pour la rue Gretry ? Un sens pour les voitures et deux sens pour les bus ? Il y a beaucoup de places de parking libres à la Médiacité : retirer des places de parking dans la rue ?

Mme P. : le PUM est en cours de renouvellement : disposer d'une station-bouchon à hauteur de la rue Villette ? En mobilité, il n'y a jamais de solutions simples...

Q/R. : Supprimer des stationnements, c'est toujours « terrible »...

Mme P. : ... et les vélos prennent de plus en plus de place..

Ligne 33 : quand la ligne HNS sera fonctionnelle, la ligne 33 sera reprise par la 31 (Chaufontaine, Trooz).

Q./R. : Ligne 148 vers Sart Tilman : pourquoi partir de St Lambert ?

Mme P. : Pour déterminer de nouvelles lignes, le Service a fait des comptages, des interrogations, avec cartographies, et il s'avère qu'il est peu utile qu'une ligne vers le Sart-Tilman démarre de Bressoux ; plus adéquat via Place St Lambert, il y a beaucoup plus d'usagers.

Il y a pour le moment 420 voyages/jour vers le Sart-Tilman, et bientôt 600.

Q/R. : Sur le parcours du Sart-Tilman, les voitures bloquent les bus... déjà au Pont de Fragnée..

Mme P. : Pour des consultations à l'hôpital, les gens ne prennent pas les bus...

Q/R. : Si, justement...

Mme P. : suggère le lien PUM :mobilité urbaine/outils/PUM

<http://mobilite.wallonie.be/outils/plans-de-mobilite/plan-urbain-de-mobilite-de-liege.html>

Il y a eu à ce sujet une concertation citoyenne (très discrète, dira un membre de l'assemblée), des suggestions ont été récupérées, mais on ne peut répondre à chaque citoyen pour chaque situation.

Q/R. : Aura-t-on un lien entre n° de bus et le nom de la ligne de bus ?

Mme P. : Cela cite les quartiers par où passent les bus ; il faut trouver un nom court et parlant.

Q/R. : Sur le 4, l'indication « Médiacité », dans les deux sens : quel en est le sens ?

Q/R. : Les bus hybrides avaient beaucoup de pannes, n'étaient pas satisfaisants, au début, qu'en est-il ?

Mme P. : Les réglages ont été refaits. Ces bus démarrent en électrique puis passent en thermique; les chauffeurs les trouvent confortables à conduire, et en carburant, c'est moins cher ; en plus l'air conditionné en été est apprécié et c'est écologique en consommation.

Q/R. : Cet espace terminus 4, que deviendra-t'il ?

Mme Perwez écoute l'historique donné par le Président Olivier Dheur ; elle nous dit que cela ne dépend pas de la TEC, c'est avec la Ville qu'il faudra voir l'avenir de ce lieu.

(voir aussi :

<http://mobilite.wallonie.be/files/PUM-LIEGE/Liege-phase3-note-de-synthese-202007.pdf>

[https://www.rtc.be/voici\\_comment\\_le\\_reseau\\_des\\_bus\\_s\\_adapte\\_au\\_tram-1506546-999-325.html](https://www.rtc.be/voici_comment_le_reseau_des_bus_s_adapte_au_tram-1506546-999-325.html)

Quatre de ces lignes, qui draineront 15% des déplacements, sont considérées comme lignes de haut niveau de service. L'ensemble du réseau, qui comprendra au total 75 lignes, sera pleinement opérationnel en 2025.

Le TEC Liège-Verviers achève sa longue réflexion sur l'opérationnalité de son réseau en complément du tram qui deviendra réalité en 2022. Cette réflexion a permis de repenser un réseau attractif, exploitable et accepté de tous, estime M. Soors qui annonce, pour les prochaines années, une augmentation quotidienne du nombre de voyageurs de 23%, passant ainsi de 285.000 à 350.000 grâce au Tram, lequel absorbera un peu plus de 25% de ceux-ci.

Le TEC Liège-Verviers prévoit ainsi quatre lignes dites de Haut Niveau de Service qui disposeront d'une amplitude horaire égale au tram. Elles auront également une vitesse commerciale de 20 km/h et des

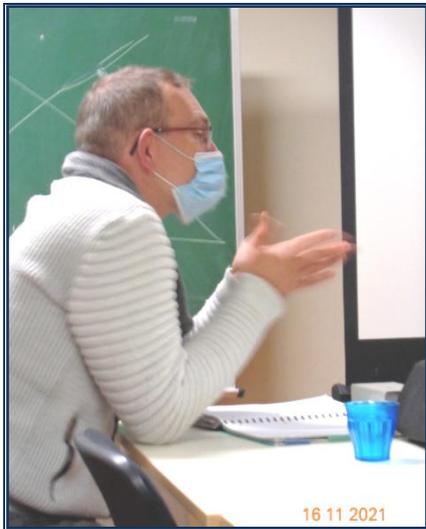
horaires fréquents aux voyageurs, l'objectif de ce nouveau réseau étant de rabattre chaque ligne vers le tram.

Sept autres lignes seront quant à elle structurantes. Elles desserviront Liège et son agglomération toute proche alors que les lignes urbaines (36) et interurbaines (28) mailleront plutôt les quartiers et la périphérie.

Le pôle du Sart-Tilman a fait l'objet d'une attention toute particulière de ces aménagements dont le budget global est estimé à 105 millions d'euros.).

Nous remercions Madame Perwez d'avoir répondu à notre invitation:-

Et... encore une fois, notre réunion se serait bien poursuivie ..., mais il est l'heure, 22 heures.



Olivier Dheur



Olivia Perwez

