

A propos d'une future ligne de tramways dans l'agglomération liégeoise : voie passée ou voie contemporaine ?

par Jean ENGLEBERT - Professeur émérite ULg
jean.englebert@ulg.ac.be

Suite à l'article de Noé LECOQ « *Le tram, "ce vieux machin" devenu symbole de modernité* » paru dans notre bulletin précédent, Jean ENGLEBERT a souhaité exprimer son avis sur la question, ce qu'il avait déjà fait à deux reprises en 2008 dans les bulletins n°413 et 414 sous les titres « *Transports en commun à Liège : que choisir ?* » pp.65 à 80 et « *Plaidoyer pour une solution alternative à la réinstallation du tram à Liège* », pp.95 à 101.

Nous le laissons bien volontiers s'exprimer à nouveau.

Résumé

Une nouvelle ligne de tram est programmée entre Herstal et Seraing avec un coût estimé ou évalué à 500 millions d'euros.

Puisqu'il existe sur chacun des côtés de la Meuse une ligne ferrée, largement sous-utilisée, je suggère d'utiliser les 500 millions pour dynamiser cette structure existante.

Une solution innovante rendrait à Liège sa tradition de ville tournée vers le futur.

Préalable

Durant la législature précédente, le ministre ANTOINE, en charge de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité, avait pris la décision d'accorder à la ville de Liège un crédit de 500 millions d'euros en vue d'installer une ligne de tramway entre Herstal et Seraing.

Son successeur, le ministre HENRY a confirmé depuis son intronisation que la Région wallonne disposait toujours de ce budget.

A l'époque, j'avais réagi en publiant un avis qui prônait une solution bien différente pour résoudre les problèmes des Transports En Commun (TEC) dans et aux alentours de la ville de Liège (voir Science et culture n°413 et 414, ainsi que le n° 54-55 des « Cahiers de l'urbanisme »).

Petit retour en arrière

En 1964, j'ai proposé, à l'occasion d'un colloque organisé par la Jeune Chambre Economique (JCE), un plan d'aménagement global à l'horizon 2000 pour la ville de Liège et son agglomération, plan qui aurait permis de résoudre les problèmes latents en matière de logements et de mobilité.

Par latents, j'entendais des problèmes que les spécialistes de l'aménagement du territoire pouvaient pressentir, mais qui restaient cependant trop vagues et difficilement finançables à l'époque pour être traités et pris à bras le corps par les responsables politiques.

Ma proposition consistait notamment à installer par-dessus les voies ferrées existantes, des routes, des autoroutes et des systèmes de métros et mini-métros automatiques. De plus, à l'endroit des gares importantes, des constructions auraient comporté des parcs à voitures, des bureaux, mais aussi des logements conçus et fabriqués de manière industrielle dans de nouvelles usines, ainsi que des équipements à usages économiques ou sportifs.

Il m'apparaissait aussi évident que nos usines sidérurgiques seraient bientôt mises en difficulté par celles qui étaient en train de se construire dans les pays en voie de développement. Avec l'aide de nos spécialistes, ces nouvelles usines allaient être capables de fabriquer le même acier que nous à des prix de revient plus compétitifs.

Nous étions donc condamnés à terme à inventer de nouvelles fabrications et à nous réorienter vers de nouveaux produits à valeur ajoutée plus grande qui utiliseraient l'acier produit ailleurs et qui seraient porteuses de nouveaux débouchés.

L'homme est condamné à inventer en permanence s'il veut survivre. Il est obligé de progresser sous peine de disparaître.

Domage !

Cette opinion ne fut pas du tout partagée.

Fermer nos usines et en construire de nouvelles, il ne pouvait en être question pour les responsables de tout bord, incapables d'imaginer de nouveaux produits. Et la solution de subventionner le maintien de fabrications d'un autre âge fut prise, quitte à appauvrir à terme toute notre région.

Pour la deuxième fois, la Wallonie ratait la chance extraordinaire qu'elle pouvait saisir.

La première avait été l'absence d'un programme important de qualité à réaliser avec les subsides accordés à la Wallonie en compensation de ceux accordés à la Flandre pour équiper Zeebrugge d'un grand port.

Le problème se répète aujourd'hui : la Flandre a un projet pour son avenir, la Wallonie a tardé à formuler le sien.

Ma proposition revue et corrigée

Mais revenons au problème qui m'interpelle aujourd'hui : **comment assurer et développer dans Liège et dans l'agglomération la mobilité de ses habitants.**

Liège et sa région ont une grande chance de posséder deux lignes ferrées, une sur la rive droite et une sur la rive gauche.

Ces deux lignes ont même l'avantage de se rencontrer en amont de Liège à Flémalle.

Pourquoi les Liégeois qui habitent de part et d'autre de ces deux voies devraient-ils se déplacer dans le centre de la ville pour aller chercher un tram ?

Voici ma proposition pour solutionner le problème avec les 500 millions d'euros accordés par le Gouvernement wallon :

01. exploiter de manière intensive ces deux lignes ;
02. acheter et mettre en service des « Michelinnes » en nombre suffisant pour assurer des navettes cadencées sur chacune des deux lignes ;
03. installer des réseaux électriques et électroniques capables d'assurer la gestion automatique du trafic sur les deux lignes ;
04. réaliser sur chacune des voies ferrées et sur les terrains appartenant à la SNCB, des stations d'arrêt complémentaires à celles existantes au moyen de voitures « déclassées » qui comportent des sièges et des sanitaires, et qui seraient équipées de distributeurs automatiques de billets ;
05. agrémenter tous les abords de ces nouvelles stations par de petits parcs, y compris des parcs à vélos. Ceux-ci pourraient être confiés aux soins de madame Anne DELECOUR - RONDIA qui, en tant que responsable du Plan communal de développement de la nature (PCDN) de la ville, l'a enrichie ces dernières années de réalisations vertes modestes, mais très réussies ;
06. mettre en service des petits bus électriques qui relieraient gratuitement les différentes stations rive gauche et rive droite (RG et RD), comme ceux existants à Amiens, par exemple ;

07. construire un nouveau pont en aval de Liège pour réunir les deux voies ferrées et permettre ainsi l'établissement d'une "circle line" autour de la ville et de son agglomération, c'est-à-dire du Grand LIEGE ;

08. pour autant que le surplus du crédit accordé par le gouvernement wallon puisse être utilisé à d'autres fins, on pourrait imaginer qu'il serve à des aménagements de parcs et jardins dans la ville et son agglomération.

Si les responsables voulaient bien prendre en considération ma proposition, la rive gauche comporterait 16 stations, en ce y compris les existantes : FN, Herstal, Jolivet, Vivegnis, Palais, Jonfosse, Guillemins, Val Benoît, Sclessin, Standard, Tilleur, Pont de Seraing, Jemeppe, Laveu, Flémalle grande, Flémalle haute ; et la rive droite en comporterait 16 : Cheratte, Wandre, Jupille, Bressoux-Droixhe, Cornillon, Bonne femme, Vennes-Nations Unies, Gramme, Kinkempois, Renory, Ougrée, Pont d'Ougrée, Cockerill 2, Seraing, Cockerill 1, Val Saint Lambert (voir carte page 148).

Tout cela est possible et comporte d'énormes avantages :

1. aucun travail d'infrastructure dans la ville et sa banlieue ne vient perturber le visage accueillant que la ville s'efforce de se donner ;

2. les lignes ferrées existantes sont entièrement réalisées en site propre, c'est-à-dire que le trafic qu'elles supportent est totalement indépendant des autres et que la vitesse et la ponctualité sont garanties ;

3. des travaux d'installation de ligne ferrée engendrent toujours des dépassements de délai et de budget parfois fort importants et peuvent avoir des conséquences graves sur la vie des quartiers traversés, (comme par exemple les faillites encourues par certains commerçants dans la rue des Guillemins) ;

4. tous les circuits de bus TEC existants seraient maintenus en service sans la moindre contrainte, jusqu'à la mise en service des Michelinés ;

5. dès ce moment, des bus TEC en service dans la ville devenus moins utiles, seraient affectés aux dessertes Ans, Rocourt, Fléron, Embourg, etc... ;

6. l'interconnexion des trafics dans les gares existantes de la SNCB serait fort simple et les pertes de charge pratiquement nulles ;

7. l'utilisation des voies ferrées ne pose aucun problème depuis que la décision de les rendre accessibles à tout transporteur a été prise ;

8. la durée de réalisation de ma proposition est incomparablement plus faible que celle d'une nouvelle ligne de tram à travers la ville et son agglomération ;

9. Seraing, Jemeppe, Bressoux, Vivegnis, Herstal, Liège, tout le monde est sur un pied d'égalité et les problèmes de mobilité sont résolus également et instantanément ;

10. la gare monumentale des Guillemins reste vierge sous sa casquette et ses responsables peuvent sans difficulté conserver les deux pelouses vertes.

(Il paraît que son architecte Calatrava s'est inspiré d'une femme couchée qui ne peut selon lui être violée)

Quant à la ville, débarrassée du tram, elle peut réaliser le projet de nouvelle place des Guillemins conçu par l'ingénieur architecte Dethier ;

11. aucun patrimoine architectural, muséal ou religieux ne souffrirait.

Étant donné l'état décrépi du grand pont de Cheratte, il devrait, selon les services du MET, être bientôt restauré.

Mais le trafic sur ce pont est tellement important que le MET ne sait comment entreprendre les travaux de restauration. Un élargissement préalable du pont permettrait de résoudre le problème du trafic routier. A la fin des travaux, l'élargissement du pont serait affecté aux nouvelles voies ferrées de liaison RG-RD.

Il serait donc possible et même avantageux d'associer et de concilier les travaux de renforcement du pont existant avec le bouclage des voies ferrées RG et RD et ainsi amortir le coût du nouveau pont évoqué plus haut.

Vue à plus long terme. Conclusion

Mais les problèmes de mobilité de l'agglomération résultent de la dispersion de l'habitat (logements, centres commerciaux, zonings industriels) engendrée au début des années septante par le départ de ses habitants vers les campagnes environnantes.

Il suffit d'observer les files qui se forment tous les matins aux différentes entrées du Grand Liège pour s'en convaincre. Croire qu'une ligne de tram reliant Herstal à Seraing abolirait ces files relève des rumeurs savamment répandues dans le public par des responsables mal conseillés.

D'autres solutions sont à prévoir et pourraient constituer un nouvel avenir pour notre région et pour la Wallonie tout entière.

Il suffit de voyager un peu dans les pays émergents ou développés pour se rendre compte qu'il existe aujourd'hui bien d'autres systèmes que le tram datant des années 1832 et à Liège 1871, comme rappelé par Noé LECOCQ dans le bulletin précédent (n°427, pp 126-132) de « Science et Culture ».

Je suis donc d'avis que l'invention et la fabrication de mini-métros automatiques dans de nouvelles usines permettraient notamment de remplacer avantageusement notre industrie sidérurgique.

Ce type d'engins remplacera l'automobile quand son implantation dans la ville sera correctement pensée, c'est-à-dire **en site propre** et là où son implantation engendrera des gênes minimales.

Cette condition est impérative si l'on veut progressivement diminuer l'usage de la voiture et favoriser celui des transports en commun. Il faut en effet donner à ces derniers des avantages indiscutables et le « **site propre** » est déterminant.

Je pense notamment à une première ligne facile à réaliser en **site propre** qui desservirait le domaine du Sart Tilman au départ des Guillemins.

A une autre qui pourrait atteindre Ans et Rocourt et une troisième qui pourrait remonter vers Fléron par-dessus le ravel.

Je pense enfin, et c'est une des raisons pour laquelle, je suis un farouche défenseur des liaisons Cerexhe-Heuseux-Beaufays et pont d'Ougrée-Tilff, à une grande ligne circulaire réalisée autour du Grand Liège par-dessus les autoroutes qui le ceintureraient totalement.

Je suis certain que ces quelques lignes de mini-métros automatiques comme il en existe au Japon et aujourd'hui en Chine et aussi, proche de nous, à Lille, insuffleraient à notre région de nouvelles raisons d'exister et d'être fière comme elle l'était jadis à l'époque où nous avons inventé et fabriqué des tramways.

Il est aussi admis aujourd'hui qu'il est bon d'expliquer aux citoyens concernés les nouveaux projets de transports en commun imaginés et de soumettre à leur avis les différentes idées.

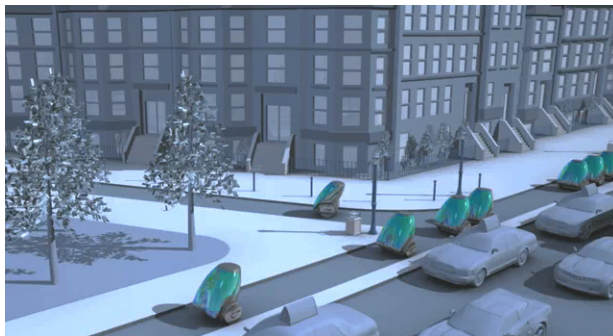
En général, le public est de bon conseil. On sait d'expérience qu'à la suite de débats publics, les projets sont souvent modifiés. Je ne doute pas que si les responsables soumettaient aux Liégeois l'idée du tram et la mienne, la raison et le bon sens emporteraient de très loin leur adhésion à ma proposition.

Bibliographie

1. ENGLEBERT Jean, « Mieux desservir le domaine du Sart Tilman », in Les Cahiers de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire, n°54-55, juin 2005, pp.126 à 130 ;
2. ENGLEBERT Jean, « Transports urbains des personnes, innovations au pays du Soleil levant », in Science et Culture, n°400, Liège 2006, pp.28 à 32 ;
3. ENGLEBERT Jean, « Le TAU, une histoire à tiroirs », in Science et Culture, n°394, Liège 2005, pp.31 à 42 ;
4. ENGLEBERT Jean, « Transports en commun à Liège : que choisir ? », in Science & Culture n°413, Liège 2008, pp.65 à 80 ;
5. ENGLEBERT Jean, « Plaidoyer pour une solution alternative à la réinstallation du tram à Liège », in Science et Culture, n°414, Liège 2008, pp.95 à 101.

Site internet : Segway-PUMA

Préfiguration d'un système d'avenir pour la mobilité en ville.



Extrait de : www.youtube.com/watch?v=hynbWQK-tAk
(YouTube - GM/Segway Project P.U.M.A. Autonomous Operation)



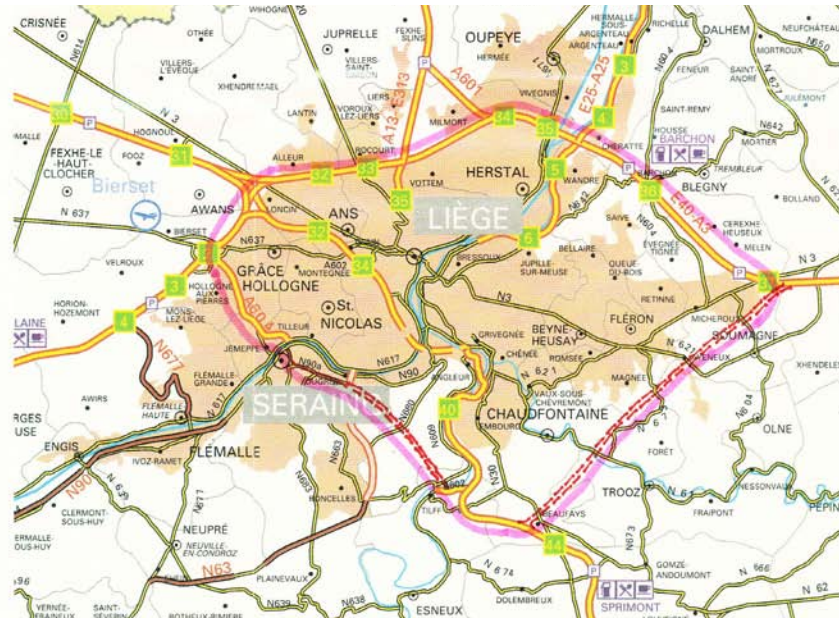
1. **En rose**, les lignes SNCB rive gauche avec 16 stations dont 11 existantes et rive droite avec 16 stations dont 8 réhabilitées. Ma proposition n'exclut pas que d'autres stations complémentaires puissent être envisagées.

2. Plusieurs solutions sont à étudier pour réaliser la liaison entre Herstal et Bressoux. Celle que je propose permettrait d'organiser la grande « circle line » (**en rose**) très simplement. **En jaune**, vers l'amont et **en orange**, vers l'aval, deux plus courtes « circle lines ».

3. **En vert**, les deux axes équipés de trottoirs roulants :
- Opéra-Bonne Femme ;
- Guillemins-Boverie-Médiacité-Vennes.

De boucle en boucle...

Dans le même esprit et à une autre échelle, il est évident que Liège devrait disposer d'un grand ring qui serait en même temps le lieu d'un circuit automatique de transport en commun.



Carte extraite d'une publication du Ministère wallon de l'équipement et des transports de la Région wallonne intitulée : R.G.G. réseau routier à grand gabarit

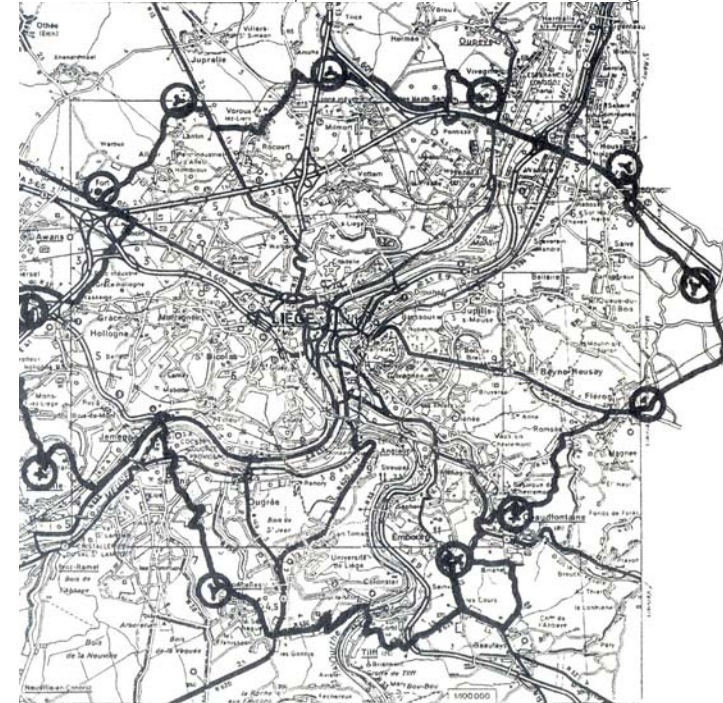
En rose, circuit d'un mini-métro automatique autour du Grand Liège utilisant la berme centrale du réseau autoroutier complété par les deux chaînons (**en pointillés rouges**) qui manquent actuellement :

Beaufays-Cerexhe Heuseux et Pont d'Ougrée-Tilff(E25).

Ce grand circuit aurait de plus l'avantage de rendre possible la ceinture des forts que j'avais proposée en mars 1990 dans la brochure verte « Liège en 2040 ? ».

En effet, les 12 forts datant du XIX^e siècle pourraient être atteints facilement, attirant de nombreux touristes américains et européens qui n'oublent pas la guerre.

Circuit des douze forts du 19^{ème} siècle autour de Liège



Comme je le disais dans cette brochure : « par des attractions touristiques sophistiquées, on pourrait aussi toucher un public plus jeune et de plus en plus en quête d'infrastructures de loisirs.

Alors que les Disney Land, Walibi et autres se servent de l'esprit ludique et du désir du merveilleux, on pourrait ici se servir de l'esprit ludique et du rêve de voyage dans l'histoire, tout en respectant rigoureusement la vérité historique. »

Jean ENGLEBERT serait heureux que vous lui fassiez part de vos remarques (jean.englebert@ulg.ac.be).

