

Une clé ferroviaire pour le tram ?

Selon l'association urbAgora spécialisée en aménagement du territoire, une desserte REL par la SNCB est impérative pour valider le tram liégeois auprès des communes périphériques. Interview du président de l'ASBL François Schreuer.



LES GUILLEMINS PARMIS LES STATIONS REL/TRAM ? CLIC SUR LA PHOTO POUR L'INTERVIEW DE FRANÇOIS SCHREUER (EN MEDAILLON). © T.B.

Quel est l'enjeu de l'articulation du tram au train ? Pour François Schreuer, « l'inclusion du ferroviaire dans la réorganisation des transports en commun - dont à Liège le tram est le symbole - est indispensable pour que ce projet tram soit validé par les communes de l'agglomération (600.000 habitants) ».

► **Pourquoi ?**

A Liège, la nécessité du tram s'impose étant donné les lignes TEC saturées dans le centre avec des bus bondés qui parfois ne s'arrêtent donc même plus. Mais sans proposition pour les communes périphériques, le projet ne sera pas défendu par toute

l'agglomération, ce qui paraît quand même être une condition à sa réalisation. La solution ferroviaire est ainsi une clé fédératrice à la réalisation du tram, avec liaison REL (Réseau express liégeois) des pôles de l'agglomération. Il faut aussi une intégration tarifaire, donc que les navetteurs REL puissent emprunter le tram avec le même titre de transport.

► **Quelles lignes REL suggérez-vous ?** D'abord un réseau léger avec deux lignes : Waremme-Visé via Ans, les Guillemins et Bressoux, avec réouverture d'arrêts intermédiaires sur la ligne 40 entre les Guillemins et Visé en rive droite de la Meuse. Une seconde ligne

s'appuyant sur la proposition de Seraing de réouverture de la ligne 125A relierait Flémalle (voire Huy) à Liers (voire Tongres) en passant par le centre liégeois : rive droite de la Meuse à Seraing, Val Saint-Lambert, Ougrée, Kinkempois, Guillemins, Jonfosse, Palais, Vivegnis, Herstal, Hauts-Sarts, Liers. A moyen terme, je propose la réouverture de la ligne Liers-Ans (occupée par le RAVel) pour desservir Rocourt et Alleur congestionnés par l'automobile. A plus long terme, un REL complet requiert la création d'une gare IC en rive droite de Seraing, et le franchissement nord de la Meuse entre Coronmeuse et Bressoux pour créer une boucle rail autour de Liège. Cette boucle, sur laquelle il conviendrait d'ajouter plusieurs stations (Vivegnis, Coronmeuse, Amercoeur, Vennes) aux quatre existantes (Guillemins, Jonfosse, Palais, Bressoux) serait l'ossature du REL. A Saint-Léonard, la connexion REL tram se ferait au niveau de la station place Vivegnis.

► **Qu'attendez-vous des échéances de la SNCB ?**

Il y a le rapport prévu dans le contrat de gestion sur la possibilité du REL, attendu vers février. Et il y a le plan d'investissement d'Infrabel 2013-2025. Là, tout se joue dans les deux ans : si les forces vives liégeoises ne prennent pas conscience de l'enjeu capital de ce plan d'investissement et ne font pas pression sur le fédéral, on va louper l'échéance de ce plan et ce serait dramatique.

► **Samedi, lors du forum de**

TramLiege.be sur le tram, le bourgmestre Willy Demeyer évoquait le REL et le plan d'investissement.

Oui, le débat à Liège avance. Mais le problème est aussi wallon : la Wallonie a tendance à privilégier de somptueuses gares au développement du réseau.

D'ABORD 100 MILLIONS D'€

► **Quel serait le coût, selon vous ?**

Environ 100 millions d'€ pour un premier réseau léger avec les lignes Waremme-Visé, Flémalle-Liers et Liers-Ans. Car l'infrastructure rails existe, et la réouverture de stations aujourd'hui fermées serait « peu » coûteuse. Par après, il faudrait rajouter l'investissement plus important pour du matériel roulant moderne. A ceci, il faut rajouter le prix d'exploitation du km parcouru en train.

► **Vous parlez de certaines échéances à long terme pour le REL complet. Mais le pont ferroviaire sur la Meuse entre Coronmeuse et Bressoux devrait être réalisé pour l'Expo de 2017 ?**

L'emprise foncière sur Coronmeuse Bressoux est en effet la seule contrainte urgente. Le pont de 220 m avec arrêt ferroviaire sur le site de l'Expo serait un atout et ce pont permettrait de réaliser plus facilement la passerelle cyclo-pédestre Coronmeuse-Bressoux. D'autre part - et ceci sans parler de l'Expo, la jonction ferroviaire entre les deux rives de la Meuse au nord de Liège s'impose selon moi comme seul site de jonction sans massacres de quartiers entiers. ♦

Terry BODSON