

Quel sera le calendrier exact ? Est-il plus précis que cela ? Cela se fera-t-il en plusieurs phases ? Quel est le calendrier actualisé pour la mise en place du tram ? A-t-il pris du retard avec la crise de la covid-19 ?

L'arrivée du tram va déjà pas mal bousculer le réseau actuel, comment l'ensemble sera-t-il articulé ?

Quelles possibilités de participation seront-elles offertes aux citoyennes et citoyens liégeois pour donner leur avis sur ce nouveau réseau ?

Sera-t-il possible d'embarquer un vélo dans le tram ? C'est une demande récurrente des associations de cyclistes, dans des cas bien précis, à savoir en dehors des heures de pointe et en cas de défaillance technique du vélo ou défaillance physique du cycliste.

Quelle sera précisément la capacité de desserte du Sart Tilman, qui est, comme chacun le sait, un pôle important de déplacements ?

M. le Président. - La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. - Monsieur le Député, la quasi-entièreté du nouveau réseau de bus, excepté les lignes à haut niveau de service, sera mise en place en même temps que le tram, pour lequel le prestataire doit encore actualiser le planning. Son entrée en service, certes perturbée par le covid, reste malgré tout prévue fin 2022.

Les lignes HNS seront tout d'abord mises en place sous forme de ligne classique, soit selon leur itinéraire définitif, soit par un itinéraire provisoire. En effet, il est nécessaire de disposer d'infrastructures adaptées pour faire rouler efficacement un bus à haut niveau de service, ce qui demande des moyens conséquents.

La mise en place de ces lignes sous leur forme définitive se fera de manière progressive entre 2022 et 2025, de manière effectivement phasée.

J'ai bien conscience que cela va modifier les habitudes des usagers, mais le jour de la mise en service du tram bouleversera évidemment le réseau du jour au lendemain. Cela permettra également aux clients de prendre directement leurs habitudes sur le nouveau réseau et évitera, de la sorte, une multitude de petits changements successifs.

En ce qui concerne la consultation de la population, une première phase de celle-ci est en cours jusqu'au 10 octobre. En réaction au projet présenté le 16 septembre 2020, les clients et habitants de l'agglomération de Liège peuvent donc envoyer leurs suggestions et remarques sur le projet de nouveau réseau.

QUESTION ORALE DE M. BIERIN À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LE NOUVEAU PLAN DU TEC LIÈGE-VERVIERS »

M. le Président. - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Bierin à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, sur « le nouveau plan du TEC Liège-Verviers ».

La parole est à M. Bierin pour poser sa question.

M. Bierin (Ecolo). - Monsieur le Ministre, le TEC Liège-Verviers a présenté, il y a une dizaine de jours, son nouveau plan structurant complémentaire au tram. Afin de rendre son réseau fonctionnel et capable d'absorber une augmentation de 23 % de voyageurs prévus grâce au tram, le TEC déploierait quatre types de lignes : celles qui concernent les bus à haut niveau de service, soit la plus grosse capacité ; les lignes structurantes ; les lignes urbaines ; les lignes interurbaines. Au total, le nouveau réseau des TEC comprendrait 75 lignes.

Ce nouveau réseau fait également la part belle à l'intermodalité. En effet, neuf points de contact bus-tram sont prévus et l'agencement des arrêts est pensé afin de faciliter les correspondances.

Le budget global de ces transformations est estimé à 105 millions d'euros.

Le TEC Liège-Verviers annonce une mise en place prévue pour 2022.

Toutes les informations concernant cette consultation se trouvent sur le site internet du SPW, sur la page dédiée au Plan urbain de mobilité de Liège.

Par ailleurs, une concertation à plus large échelle aura lieu pour la seconde phase de réflexion liée au redéploiement du réseau, qui concerne, cette fois, l'opérationnalisation. Les citoyens seront donc impliqués sur ce qui va les toucher directement : la détermination des itinéraires des nouvelles lignes de bus, les horaires précis, et cetera.

Il nous faut encore travailler sur le dispositif à mener pour cette concertation, en tenant compte des différentes contraintes et opportunités, mais je peux déjà vous annoncer que je tiens particulièrement à ce que celle-ci soit menée à bien avec l'ensemble des citoyens concernés.

Pour répondre à vos questions plus spécifiques, il faut savoir que la capacité de desserte vers le Sart Tilman sera augmentée de 50 % par rapport à l'offre actuelle, avec une liaison dédoublée, rive droite et rive gauche. Cela permettra d'offrir un passage toutes les cinq minutes aux heures de pointe vers le Sart Tilman, avec des bus articulés ou biarticulés, avec pour résultat une capacité maximale de 2 100 passagers par heure et par sens.

Enfin, il n'est prévu d'autoriser l'embarquement à bord du tram que de vélos pliables, les vélos classiques posant des problèmes de capacité à bord des véhicules.

Pour augmenter la pratique du vélo, nous misons également sur les pôles d'intermodalité avec le tram. Ceux-ci pourront offrir du parking vélo, mais peuvent également aller plus loin, comme les vélos partagés aux Guillemins.

N'oublions pas non plus que la Région aide également substantiellement Liège à développer des infrastructures cyclables dans le cadre de la concrétisation du PUM. Il est également loisible à la Ville d'être candidate, bien entendu, dans le cadre de l'appel à candidatures Wallonie cyclable, comme les autres communes.

M. le Président. - La parole est à M. Bierin.

M. Bierin (Ecolo). - Je remercie M. le Ministre, pour cette réponse qui permet d'apporter encore quelques précisions quant aux informations déjà parues dans la presse.

C'est important de souligner que la participation est l'une de vos priorités et que cela permettra réellement aux usagers de donner leur avis sur à la fois les lignes et les horaires.

Je me permets d'insister, encore une fois, sur l'importance de garder une certaine ouverture d'esprit quant à, dans des cas bien spécifiques et bien cadrés,

l'embarquement de vélos sur le tram. Cela resterait une demande assez marginale, mais qui est importante pour les associations de cyclistes. Elle est assez marginale par rapport à l'usage quotidien et majoritaire du tram ; c'est bien cela que je veux dire.