

Marche-en-Famenne, Havelange, Tinlot, Liège, le 15 mars 2016,

## Action de soutien à la création d'une ligne TEC Express Marche-Liège

Ce vendredi 15 avril  
à Marche-en-Famenne, Havelange, Tinlot et Liège

## Ligne TEC Marche-Liège Trajet En Construction

Avec

- Cécile Thibaut, Sénatrice, Secrétaire provinciale ECOLO Luxembourg
- Stéphane Hazée, Chef de groupe ECOLO au Parlement Wallon
- Patrick Dupriez, Co-président d'ECOLO
- Philippe Henry, Député wallon, Ministre de la Mobilité de 2009 à 2014

En janvier 2015, la direction du TEC Namur-Luxembourg présentait à ses administrateurs un projet de ligne Express Marche-Liège, projet qu'elle porte en concertation avec le TEC Liège-Verviers. L'étude est déjà dans les cartons depuis plusieurs années mais peine malheureusement à voir le jour faute de financement adéquat de la part du Gouvernement Wallon.

Ecolo Luxembourg, Ecolo Dinant-Philippeville, Ecolo Huy-Waremme et Ecolo Liège soutiennent ce projet et demandent au Ministre de la Mobilité qu'il dégager les moyens nécessaires à sa mise en œuvre.

### Contexte

- Marche-en-Famenne constitue un pôle économique en pleine expansion : pôle culturel, administratif et scolaire, zoning du WEX, Novalis, nouvelle prison, camp militaire...
- Le Pays de Famenne se dote d'un Plan Intercommunal de Mobilité.
- Les communes du Condroz namurois et liégeois ne disposent d'aucune offre de transports en commun performante vers Marche ou vers Liège.
- La ligne rapide Marche-Liège figure dans le projet de SDER comme ligne de bus Express à créer.
- Le Centre Hospitalier Universitaire et l'Université de Liège, tous deux situés sur le site du Sart-Tilman, ne disposent pas de desserte de bus rapide en provenance des communes du Condroz ni de Marche.

## Historique et soutien local

- Le projet fait l'objet d'interventions/questions parlementaires depuis 2006
- Le groupe de travail Mobilité du GAL des Condruzes apporte son expertise afin d'évaluer les meilleurs scénarios possibles et repenser globalement l'offre autour de cette ligne structurante.
- En 2014, les bourgmestres des communes qui seraient traversées interpellent le Ministre et la Direction du TEC Namur-Luxembourg pour marquer leur soutien au projet.
- L'Ulg et le CHU de Liège soutiennent également le projet.
- Le Gouvernement wallon semble vouloir dégager des moyens pour la création de lignes Express, puisqu'une ligne budgétaire pour des lignes nouvelles (2,7 millions €) a même été dégagée pendant un temps au budget 2015, avant que le Gouvernement ne fasse marche arrière. Dès lors, rien ne se concrétise.
- Début 2016, une citoyenne de Tinlot lance une pétition en faveur de la création de la ligne.
- Le 15 février 2016, interrogé à nouveau par le député Stéphane Hazée, le Ministre des transports, Carlo Di Antonio, a répété que le Gouvernement wallon n'entend pas actuellement libérer le montant nécessaire à l'exploitation de cette ligne.

## Bus à Haut Niveau de Service - BHNS

- La ligne devrait être exploitée, comme c'est le cas pour les autres lignes Express, par des bus de type autocar, confortables, avec des soutes, d'une capacité d'environ 60 places.
- Elle emprunterait la N63 vers Liège, avec un nombre limité d'arrêts (un par commune traversée), et une vitesse commerciale élevée.
- Les arrêts seraient sécurisés, hors N63, et équipés pour la multimodalité (parking voitures, box vélos, abris, infos horaires en temps réel...)
- Le TEC Namur-Luxembourg exploite déjà quelques lignes de ce type, qui rencontrent un grand succès : L56 Namur-Couvin, L82 Namur-Perwez, L88 Bastogne-Namur, L101 Athus-Liège.

## Parcours et non concurrence avec la ligne SNCB 43

- Idéalement, le bus s'arrêterait une fois dans chaque commune traversée (Marche-en-Famenne, Somme-Leuze, Havelange, Clavier, Tinlot, Nandrin, Neupré) ainsi qu'au CHU et à l'Ulg (site du Sart-Tilman) et enfin au centre de Liège.
- Contrairement à la crainte évoquée un temps par le gouvernement et démentie depuis lors, la ligne de bus **ne serait pas** en concurrence avec la ligne de train 43 Marloie-Liège. Cette ligne de train dessert en effet les communes de la vallée de l'Ourthe (Hotton, Durbuy, Hamoir, Esneux...) et non les communes des crêtes du Condroz.

A l'heure actuelle, la ligne 43 est largement utilisée par des élèves du secondaire qui fréquentent les écoles de Marche et Barvaux, mais les élèves qui habitent les villages du Condroz ne disposent pas d'une desserte rapide vers Marche ou Liège et surtout, les jeunes qui

fréquentent l'ULg ne disposent d'aucune liaison efficace vers le campus.

## Potentiel

- Forte demande dans le Nord de la province du Luxembourg d'une liaison efficace vers Liège.
- Potentiel d'étudiants (ULg) et de travailleurs (CHU). Pour les étudiants de l'ULg, disposer de cette ligne signifie qu'il serait possible de se passer d'un kot à Liège, ce qui peut aussi représenter une économie non négligeable et de ce fait, une facilité d'accès aux études supérieures.
- Développement de Marche (voir plus haut).
- Demande des communes du Condroz liégeois (analyse GAL des Condruzes)
- Apport en correspondance de la ligne 88 (Bastogne-Marche puis Marche-Liège).
- Evolution démographique et augmentation des déplacements.
- Le flux par jour pourrait atteindre 780 personnes (évaluation du TEC).
- Offre évaluée comme pertinente, attractive et raisonnable.

## Fréquence

- Pour être efficace, le projet devrait proposer au moins une dizaine d'aller-retour par jour, avec une bonne fréquence aux heures de pointe.
- Envisager des trajets le dimanche soir pour les étudiants koteurs comme c'est déjà le cas pour d'autres lignes Express (la ligne 101 Athus-Liège par exemple).

## Coût

- Evaluation d'environ 1.000.000€/an (chiffre confirmé par le Gouvernement wallon)
  - Malheureusement, le Gouvernement wallon désinvestit le transport en commun et s'inscrit en rupture du Contrat de Service Public signé entre le Gouvernement et le Groupe TEC lorsque Philippe Henry était Ministre de la mobilité.
- Ainsi, alors que le contrat prévoit une augmentation progressive de la dotation, le Gouvernement PS/CDH s'inscrit dans une perspective de diminution des moyens. Ainsi, en 2016, le Groupe TEC a reçu 20 millions € en moins que le montant prévu par le contrat.
- Par ailleurs, du fait de la non indexation des titres de transports en 2016, le GW doit 1.004.000 € annuellement au TEC en compensation. Il ne s'est à ce jour pas encore acquitté de cette dette.
  - Par contre, le Gouvernement wallon a relancé une politique de création de nouvelles routes : ainsi, la liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays que le Gouvernement entend réaliser, devrait coûter à elle seule 500 millions € !

## Conclusions

- Dans la foulée de la COP 21, Ecolo estime que la Wallonie doit donner la priorité aux investissements dans les transports en commun plutôt que dans le tout à la voiture.
- Vu le contexte territorial (développement de Marche, pôles d'attractivité au Sart-Tilman...), la création d'une ligne de bus Express

Marche-Liège constitue un projet tout à fait pertinent, réaliste et en phase avec les besoins des citoyens.

- Cette ligne de bus peut augmenter l'attractivité des communes du Condroz namurois et liégeois.
- Elle répond à une réelle demande des travailleurs, des étudiants, des employeurs et des instances communales des communes desservies.
- Le projet a été étudié et est aujourd'hui mûr.
- Ecolo demande donc avec insistance au Ministre des Transports de donner un avenir au transport collectif wallon et de dégager les moyens nécessaires à la mise en œuvre de cette ligne... et ensuite d'autres qui pourraient également s'avérer pertinentes.