

NOUVEAU
RÉSEAU
LIÉGEOIS -TEC-

NOUVEAU LIÈGE

À l'arrivée du tram, tout notre réseau est réorganisé. Plus tard, l'offre sera complétée par du Busway.

A terme, c'est 95% des habitants de l'agglomération liégeoise qui seront à moins de 500 mètres d'une ligne de bus et plus de 50% à moins de 500 mètres du Tram, d'un Busway ou d'une ligne Connect !

LE TRAM, LA COLONNE VERTÉBRALE

A la mise en service du nouveau réseau, toutes les lignes n'arrivent plus au centre-ville : elles **s'arrêtent au premier contact avec le tram**, à l'exception de la station Général Lemans où les lignes continuent jusqu'à la Gare des Guillemins.

C'est le principe du rabattement.

Passer d'un véhicule à l'autre peut sembler contraignant mais l'aménagement de véritables pôles d'échange permet une transition du bus vers le tram (et vice versa) de manière rapide, confortable et efficace.

Le tram compte **23 stations**, dont 8 pôles d'échange tram/bus principaux et 5 secondaires, parmi lesquels 3 permettent également une connexion avec le train (Gare des Guillemins, Liège Saint-Lambert et Liège Carré).

Le réseau liégeois compte environ **4000 points d'arrêt**.

QU'EST-CE QUE LE RABATTEMENT

Avec l'arrivée du tram, le réseau de bus est réorganisé pour optimiser les déplacements quotidiens. Nous sommes conscients que ces changements, notamment l'introduction de correspondances supplémentaires et le principe de rabattement, peuvent susciter des interrogations voire des insatisfactions.

Qu'est-ce que le rabattement ?

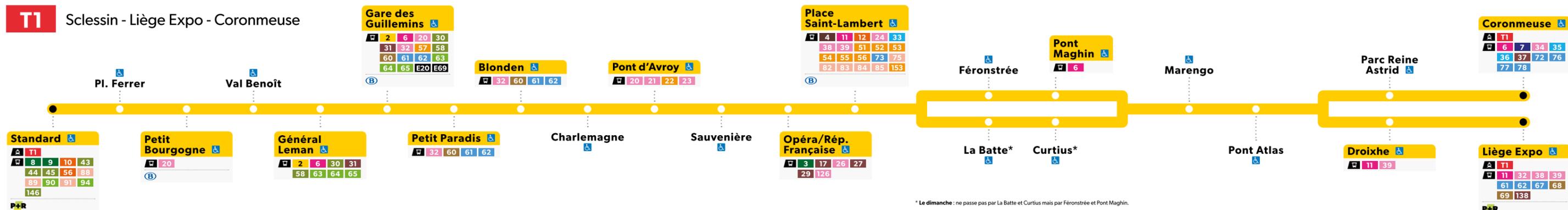
Le rabattement consiste à organiser les lignes de bus de manière à ce qu'elles convergent vers une station de tram, permettant ainsi aux voyageurs de poursuivre leur trajet en tram vers le centre-ville ou d'autres destinations clés. Concrètement, les bus desservent les quartiers périphériques et amènent les passagers jusqu'à une station de tram où ils peuvent facilement effectuer une correspondance.

Pourquoi adopter ce système ?

1. Efficacité accrue : le tram, en tant que colonne vertébrale du réseau, offre une capacité et une fréquence supérieures, permettant de transporter un grand nombre de passagers rapidement et régulièrement. Contrairement à un bus soumis aux aléas de la circulation, le tram dispose majoritairement d'un site propre qui garantit un temps de trajet prévisible et constant, en conditions d'exploitations normales.

2. Optimisation des ressources : en concentrant les bus sur des trajets plus courts et spécifiques, nous améliorons leur ponctualité et leur fréquence, tout en réduisant les risques de retards dus aux embouteillages en centre-ville. Cela permet également d'utiliser les véhicules plus efficacement en affectant les bus là où ils sont le plus utiles.

3. Réduction de l'empreinte écologique : moins de bus circulant dans le centre signifie une diminution des émissions polluantes et une amélioration de la qualité de l'air pour tous. De plus, le tram fonctionnant à l'électricité produit moins de gaz à effet de serre que les bus, même hybrides.



4. Une meilleure régularité des services : avec des lignes de bus plus courtes et des itinéraires simplifiés, les risques de retards dus à la circulation diminuent, garantissant une meilleure ponctualité. Un réseau plus prévisible et régulier permet aux voyageurs de mieux planifier leurs déplacements.

5. Une accessibilité renforcée : les pôles d'échange principaux sont conçus pour offrir des correspondances accessibles et confortables notamment avec des infrastructures adaptées aux personnes à mobilité réduite. Le tram est également plus facile d'accès qu'un bus classique, avec un plancher bas et un espace adapté.

6. Une meilleure lisibilité du réseau : avec un réseau organisé autour du tram, les itinéraires deviennent plus clairs et faciles à comprendre. Cela permet aux nouveaux usagers comme aux habitués de se repérer plus aisément. Là où il y avait une multiplicité de lignes de bus, la ligne de tram remplit à elle-seule le transport.

7. Une expérience de voyage plus fluide : si certains trajets peuvent sembler plus longs en raison des correspondances, la réduction du stress lié aux embouteillages, l'amélioration de la ponctualité et le confort du tram devraient compenser ces changements. Moins de secousses, plus d'espace et une vitesse stable rendent le trajet plus agréable.

Expériences en France

Le principe de rabattement est largement adopté dans de nombreuses villes françaises, où il a démontré son efficacité.

Confort des correspondances

Nous comprenons que devoir changer de véhicule peut être perçu comme une contrainte. C'est pourquoi dans les 8 pôles d'échange principaux, les correspondances bus/tram sont assurées en quai à quai, de manière confortable.

POURQUOI CE NOUVEAU RÉSEAU

Le TEC joue un rôle dans le maintien d'une Métropole accueillante et respirable sur le plan de la mobilité. En effet, si rien ne change, d'ici 2030, la circulation ne fera qu'empirer (source PUM) :

- +22% de véhicules/km ;
- -24% de vitesse moyenne en heure de pointe ;
- +25 minutes de temps de trajet.

La vision «FAST» du Gouvernement wallon traduit cette volonté de transfert modal vers des modes plus respectueux de l'environnement, de même que le «Plan Urbain de Mobilité» de la Métropole liégeoise.

Le nouveau réseau liégeois du TEC s'inscrit pleinement dans ce contexte et se base sur :

- plusieurs études, accompagnées par le bureau de conseils Transamo.
- de nombreux échanges et consultations avec différents acteurs de la mobilité dont les Villes et Communes concernées.

DES AMÉLIORATIONS ?

Des choix ont bien sûr été faits. L'ambition est de créer un réseau plus clair, plus efficace, en adaptant l'offre aux besoins réels, tout en respectant le cadre budgétaire fixé par l'Autorité Organisatrice du Transport.

Des améliorations, il y en a. Quelques exemples :

Mobilité durable et connectée

- 1 million de kilomètres décarbonés chaque année grâce à la ligne de tram.
- Une offre de voyages renforcée : 1 194 voyages* contre 951 auparavant.
- Connexion bus avec les 31 gares SNCB de la Métropole : nouvelle desserte de la gare SNCB de Milmort via la ligne 7 !

Des connexions renforcées entre les quartiers et les grands pôles : la nouvelle ligne 3 vient compléter la ligne 48 > 2 vers le Sart-Tilman, tandis que la ligne 5 > 35 est désormais prolongée jusqu'à la place du Bouxthay, entre Vottem et Herstal. Les lignes 45, 47 et 61 desservent quant à elles le futur pôle bus/tram du Standard.

D'autres adaptations notables : la ligne 49 pousse jusqu'à la gare routière de Jemeppe, la ligne 33 > 27 relie directement Trooz à Beaufays et la ligne 50 > 77 atteint désormais Coronmeuse. Même logique pour les lignes 71 > 33, 73 et 50 > 77 ou encore 138 > 60 qui voient leur parcours prolongé ou modifié pour mieux répondre aux besoins des usagers.

Des fréquences nettement renforcées, notamment sur les axes majeurs. La ligne 2 (devenue 9) passe de 388* à 463* voyages, la ligne 48 > 2, combinée à la nouvelle 3, grimpe à 729* voyages (contre 529 précédemment) et la ligne 7 atteint 492* voyages (contre 331). D'autres lignes comme la 4 > 6, 27 > 43 et 44, 53, 58 > 8, 65, 88, 8/25 > 58 et la 248 > 59 suivent la même tendance.

Pour gagner en clarté, certaines lignes sont scindées ou fusionnées : la ligne 46 devient les lignes 50 et 87, la 81 laisse place aux 51 et 52. À l'inverse, plusieurs lignes fusionnent pour former des axes traversants : la 8 et la 25 deviennent la ligne 58 (Ougrée – Saint-Nicolas), la 56 et la 82 deviennent la ligne 48 (Jemeppe – Rocourt), ou encore les lignes 72 et 60 qui forment la ligne 38, assurant une liaison entre les deux rives.

Les hôpitaux deviennent plus accessibles : la ligne 13 > 24 dessert désormais le CHU Notre-Dame des Bruyères, tandis que la 158 > 25 assure une liaison avec le CHU de Liège. Le CHC MontLégia est desservi par les lignes 83 et 85 et la ligne 72/60 > 38 complète également l'accès au CHU Notre-Dame des Bruyères.

Bonne nouvelle également pour les voyageurs du **week-end** : plusieurs lignes circulent désormais le samedi et le dimanche comme les lignes 28, 39 (dimanche), 57, 82/56 > 48, 58 > 8, 86 et 158 > 25. Les fréquences sont également revues à la hausse sur des lignes clés comme la 57 et la 58 > 8.

Du côté de l'aéroport de Bierset, la ligne 53 effectue désormais tous ses trajets via l'aéroport et la ligne 87 > 71 propose une liaison directe entre Ans et l'aéroport.

Le nouveau réseau mise aussi sur une **meilleure desserte des zones commerciales et d'activité économique**. Belle-Île est accessible via la ligne 26, Liège Expo via les lignes 39 et 240 > 62, la 57 rejoint Airside Nord, la 75 relie Awans à Ikea et la 248 > 59 dessert le Liège Science Park depuis Bonnelles. Le quartier du Marché couvert est quant à lui desservi par les lignes 140 > 61 et 240 > 62.

Enfin, de **nouvelles lignes scolaires** font leur apparition : la 94 > 194 relie Plainevaux à Beauséjour, la 126 reprend les trajets scolaires de l'ancienne ligne 26 et la ligne 53 > 153 vient compléter l'offre existante.

* Offre cumulée des voyages pour une journée scolaire, une journée de vacances, un samedi et un dimanche.

EVALUATION

Une transformation d'une telle ampleur demande du temps pour s'adapter et être évaluée correctement.

Nous sommes à l'écoute via nos canaux officiels. Le nouveau réseau doit d'abord vivre. Il ne se juge pas non plus en quelques semaines ! L'expérience montre qu'il faut laisser le temps de tester et découvrir de nouvelles opportunités de déplacement avant d'envisager des ajustements.

Des ressources limitées, un choix collectif

Pour la configuration du réseau actuel ou ses potentiels ajustements par la suite, le TEC agit dans le cadre budgétaire fixé par l'Autorité Organisatrice du Transport (AOT). Nous devons prioriser l'intérêt général et nous assurer que chaque adaptation éventuelle bénéficie au plus grand nombre.

Septembre 2025 : premiers ajustements sur les points critiques

Nous analysons les correspondances, la fréquentation et les difficultés majeures pour apporter d'éventuelles améliorations ciblées, dans le cadre budgétaire défini.

18 mois d'observation et d'analyse approfondie

Les habitudes de mobilité évoluent avec le temps. Nous devons comprendre comment les voyageurs s'approprient le réseau, l'évolution des habitudes de mobilité et l'impact des nouvelles infrastructures sur le territoire avant de décider de changements plus profonds.

36 mois d'observation pour une évaluation complète

Une évaluation complète est prévue par l'AOT après trois ans de fonctionnement du nouveau réseau. Cette évaluation permet de prendre des décisions plus définitives si des réorientations plus importantes devaient avoir lieu.

