

Question orale de M. Stéphane Hazée à M. Carlo Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings

Développement de lignes TEC Express et projet de ligne entre Liège et Marche-en-Famenne

**Parlement de Wallonie
Commission de l'Environnement, l'Aménagement du territoire et des Travaux publics
Lundi 1^{er} octobre 2018**

M. Stéphane Hazée (Ecolo).

Monsieur le Ministre, j'ai eu l'occasion de vous interroger à plusieurs reprises sur ce projet intéressant, important, structurant de ligne express conçu par le TEC Namur-Luxembourg et par le TEC Liège-Verviers entre Liège et Marche-en-Famenne, qui emprunterait la route du Condroz (RN63) et relierait ainsi rapidement Marche-en-Famenne et Liège, mais aussi les communes situées sur le parcours avec un arrêt dans chacune d'entre elles, et le site universitaire du Sart Tilman et l'hôpital CHU.

Il n'est pas inutile de reprendre les rétroactes du dossier puisqu'en février 2015, vous m'indiquiez que différents scénarios étaient étudiés et que ce travail se poursuit à un rythme soutenu, que des propositions seraient ensuite examinées avec votre cabinet. En mai 2015, vous indiquiez qu'au-delà du scénario, il existait des inquiétudes, venant surtout du côté de Marche-en-Famenne, demandant si la mise en œuvre d'une telle ligne ne serait pas de nature à condamner la ligne SNCB entre les deux. En juin 2015, vous m'indiquiez, en réponse à une question écrite, eu égard aux craintes de concurrence avec la ligne existante 43 de la SNCB, « qu'il ressort de ces compléments d'études que le projet de ligne express des TEC ne serait pas susceptible de porter concurrence à la ligne ferrée. En effet, au-delà des villes de départ et d'arrivée qui sont communes aux deux lignes, le parcours projeté diffère et les zones d'attractivité des arrêts des TEC, d'une part, et les gares SNCB d'autre part, ne présenteraient qu'un chevauchement très partiel. » Bonne nouvelle donc de ce point de vue, c'était l'une des inquiétudes qui était ainsi apaisée.

Je revenais encore vers vous en 2016. Lors d'un échange en février 2016, vous avez confirmé qu'il fallait dégager les moyens complémentaires nécessaires au financement de la ligne, soit 1 million d'euros, dans une perspective structurelle, ce que nous partageons. Il ne s'agirait pas d'ouvrir la ligne quelques mois et puis de devoir la fermer. Vous indiquiez encore que « la mise en place de cette nouvelle ligne n'est dès lors pas envisageable dans un horizon de court terme ». Nous avons là des divergences de vues quant aux choix politiques qu'il s'agissait de mener. Nous avons aujourd'hui quitté le court terme, le temps a passé, le pôle de Marche a continué à se développer comme celui du Sart Tilman du reste.

Quelque temps plus tard, je souhaite donc revenir vers vous pour faire le point sur l'évolution du dossier.

Un élément neuf est intervenu depuis lors : la fixation par le Gouvernement - il y a déjà un an environ - d'objectifs en termes de transfert modal. Le bus est ainsi appelé à passer de 4 à 10 % en treize ans - enfin plutôt en 12 ans, puisqu'une année est déjà passée.

Un tel objectif passe notamment, à notre sens, par le développement de telles lignes express dans des zones peu desservies par les transports en commun.

Il serait par ailleurs opportun que d'autres projets - parce qu'ici c'est un projet mûr, bien construit, déjà porté par les deux TEC - de telles lignes express soient réfléchis dans d'autres zones de Wallonie, pour couvrir de tels axes de communication actuellement peu desservis par les transports en commun.

Dès lors, Monsieur le Ministre, pouvez-vous faire le point de manière générale sur les projets de lignes express en cours d'élaboration au sein du Groupe TEC ? De manière plus particulière, pouvez-vous par ailleurs nous informer sur l'état d'avancement du projet Liège-Marche ?

Des moyens budgétaires sont-ils à présent identifiés ? J'entendais il y a quelques jours - et c'est un élément positif par rapport à ce dossier - la possibilité que des moyens soient dégagés pour des lignes express.

Avez-vous aujourd'hui de bonnes nouvelles à nous annoncer ? Nous en serions les premiers heureux.

M. Carlo Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de la Transition écologique, de l'Aménagement du territoire, des Travaux publics, de la Mobilité, des Transports, du Bien-être animal et des Zonings

Monsieur le Député, vous avez rappelé les objectifs de la vision Fast et le transfert modal qui y est lié. Les mesures permettant d'y arriver seront dans la stratégie régionale de mobilité. Il y a effectivement tout un volet sur le transport collectif qui recommandera le développement de nouveaux services dont la création de nouvelles lignes express.

Effectivement, le Gouvernement a réservé des moyens assez importants dans le cadre de son travail des derniers jours pour, dès 2019, pouvoir implémenter un certain nombre de lignes. Concernant celles-ci, vous portez une attention particulière sur celle-ci, alors qu'il y en a sans doute bien plus à créer à travers la Wallonie et avec un objectif de rabattement vers les gares. Celle-ci a quand même un problème majeur, c'est qu'elle fait le même trajet - même si ce n'est pas exactement le même - en reliant deux gares. Dans le contexte actuel, je me méfierais quand même de faire fonctionner intensément une ligne de bus qui relierait deux gares. Je pense qu'il y a un petit risque, à terme, du côté de Marche-en-Famenne. On verra l'analyse détaillée qui est toujours en cours au sein de l'administration dans le cadre du schéma régional de mobilité.

J'ai évoqué les budgets spécifiques du Plan wallon d'investissements. Ces budgets couvriront les investissements nécessaires en matériel mais aussi en moyens humains afin d'exploiter une série de nouvelles lignes.

Celle que vous évoquez a été identifiée comme pertinente au vu de la demande de mobilité, parce qu'il y a un intérêt pour un certain nombre de communes traversées. De plus, cette nouvelle liaison bénéficie déjà d'un appui des différents pouvoirs locaux. Il faut néanmoins tenir compte de l'existence de la ligne ferroviaire - je vous l'ai déjà dit. Elle sera prise en compte parmi les divers projets de créations de lignes express dans le cadre du déploiement du PWI, ce assez vite, puisque le but est de déployer, dès le printemps, une série de lignes en fonction des moyens dont j'ai pu disposer ce week-end.

M. Stéphane Hazée (Ecolo).

Je reste malheureusement perplexe parce que je m'attendais à pouvoir sortir avec une certaine forme d'enthousiasme de la réponse du ministre. Nous sommes bien sûr d'accord sur le fait qu'il faut déployer une série de lignes express - j'en ai moi-même parlé. Les moyens, s'ils sont confirmés, peuvent être examinés positivement.

Si j'ai mis le focus sur ce projet en particulier, c'est parce qu'il m'apparaît particulièrement mûr. Peut-être y en a-t-il d'autres, dans d'autres TEC, qui sont également mûrs ; c'était une des questions que je vous ai posées, mais vous ne me répondez pas à cette question. Je reste avec le projet que je connais et que j'ai pu examiner de près. Celui-ci correspond, à mes yeux, à un réel besoin, avéré par des études menées par les organisations concernées et par le soutien des autorités locales.

Si les deux points de départ et d'arrivée sont communs à des lignes ferroviaires, elles n'ont rien à voir en termes de couverture ou de desserte par rapport à l'offre ferroviaire. Je suis un peu catastrophé d'entendre le retour de cette thèse qui avait été évoquée et que vous aviez vous-même écartée après une analyse.

Soyons clairs, je comprends tout à fait les enjeux géopolitiques par rapport à l'offre ferroviaire. Là-dessus, il n'y a pas de difficulté. Je ne cherche donc pas à les minimiser.

En l'espèce, lorsque l'on regarde les deux lignes, lorsque l'on voit à quels besoins elles répondent, on a ici manifestement un certain nombre de communes qui sont pour une large part de leur habitat d'urbanisation récente ; le potentiel de transfert modal, à partir de ce projet structurant, me paraît extrêmement grand.

Je ne sais pas ce que je peux encore ajouter pour le plaidoyer, mais il serait quand même hasardeux que d'autres projets viennent écarter celui-ci alors que vous n'en citez aucun. Je reviendrai d'ailleurs en question écrite là-dessus parce que c'est un enjeu majeur pour la Wallonie. J'espère qu'au-delà de Liège - Marche, qui est un projet avéré, les autres TEC travaillent aussi sur d'autres lignes qui puissent répondre à une même logique.