

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Janvier 2024

Rapport au Parlement flamand

### *Ligne Spartacus 1 (Hasselt-Maastricht) – Justification du choix d'un trambus*

*Grâce au plan Spartacus, qui prévoyait initialement trois lignes de trams rapides en combinaison avec des lignes de bus et de bus rapides, l'ambition de De Lijn en 2004 était de faire des transports publics dans le Limbourg une alternative à part entière aux véhicules personnels sur une période de dix ans. Entre mai 2020 et juin 2022, le gouvernement flamand a décidé d'abandonner le tram rapide pour toutes les lignes au profit d'un trambus notamment pour des raisons de faisabilité, de coût et de flexibilité. Le Parlement flamand a demandé à la Cour des comptes de se pencher sur la prise de décision ayant mené au choix d'un trambus pour la ligne 1 et sur la justification de ce choix. La Cour a conclu que l'étude comparative sous-jacente a été correctement réalisée, mais que les décisions successives ont ruiné les ambitions initiales du plan Spartacus.*

#### **Plan Spartacus**

Le plan Spartacus de De Lijn devait initialement comprendre trois lignes de trams rapides en combinaison avec des lignes de bus et de bus rapides. Il devait générer pour 2015 une hausse importante du nombre de voyageurs et hisser les transports publics dans le Limbourg au rang d'alternative à part entière aux véhicules personnels. La réalisation d'un modèle de points-nœuds basé sur les horaires devant permettre aux voyageurs de prendre facilement une correspondance constituait une conception de départ importante du plan. À la suite de l'opposition de la ville de Hasselt, un tracé alternatif a été choisi sur le territoire de Hasselt et ledit modèle a dû être abandonné. La modification du tracé devait aussi avoir des répercussions négatives sur le nombre potentiel de voyageurs et les recettes de De Lijn provenant du transport. Une série de décisions s'en est suivie entre mai 2020 et juin 2022, par lesquelles le gouvernement flamand a choisi de renoncer successivement à l'instauration d'un tram rapide pour les lignes 2, 3 et 1 et d'opter pour un trambus, notamment pour des raisons de faisabilité, de coût et de flexibilité. La ligne 1 était à ce moment prête à faire l'objet d'une adjudication et De Lijn avait déjà injecté 31 millions d'euros dans la solution de tram rapide. Le gouvernement flamand a opté pour un trambus en ce qui concerne la ligne 1 en se fondant sur une étude comparative réalisée par le bureau d'étude Sweco mais sans en spécifier explicitement les raisons. Le 13 juillet 2022, le Parlement flamand a demandé à la Cour des comptes de se pencher sur la prise de décision ayant mené au choix d'un trambus pour la ligne 1 et sur la justification de ce choix.

#### **Étude comparative sous-jacente concernant la ligne 1**

L'étude de Sweco s'inscrit dans le prolongement de différentes études comparatives opposant le tram rapide à une liaison BHNS pour « bus à haut niveau de service » ou « trambus ». Celles-ci sont toutes arrivées à la même conclusion : l'atout du tram rapide, à

savoir l'excellence de la liaison, serait perdu dans le cas du trambus, mais cette dernière option serait en revanche moins coûteuse en termes de construction et d'infrastructure, de même qu'elle présenterait une plus grande flexibilité et pourrait être mise en œuvre en plusieurs phases. Selon la Cour des comptes, la nouvelle mission d'étude a été correctement menée, même si la pression des délais n'a pas permis d'analyser les scénarios alternatifs en profondeur et si de nombreuses incertitudes demeurent, par exemple en ce qui concerne la possibilité d'obtenir une autorisation et les prix.

### **Conclusions de l'étude comparative pour la ligne 1**

Sur la base des critères d'occupation de l'espace (proportion de site propre), de temps de trajet, de vitesse d'implémentation (estimation approximative en fonction de la possibilité d'obtenir une autorisation) et du potentiel en termes de transport primaire, Sweco a ramené les scénarios à comparer au nombre de trois : le tram rapide et le tram bus sur le tracé du boulevard ainsi que le trambus empruntant la N2. Le bureau d'étude a ensuite confronté ces scénarios aux critères de potentiel de transport effectif, d'utilité des investissements déjà réalisés et des coûts d'investissement et opérationnels. L'étude n'a finalement avancé aucun scénario préférentiel, mais a décrit les principaux avantages et inconvénients des scénarios tram rapide et trambus. Le tram rapide donne de meilleurs résultats en ce qui concerne les coûts opérationnels, la vitesse d'implémentation et l'utilité des investissements déjà réalisés tandis que le trambus l'emporte au niveau des coûts d'investissement, du nombre de passagers et du temps de trajet. Les deux moyens de transports présentent des résultats équivalents au niveau du confort, des arrêts, de la fréquence, de l'amplitude et de l'occupation de l'espace.

### **Conclusions de la Cour des comptes**

La Cour a conclu que les pouvoirs publics ont renoncé à l'ambition de relancer considérablement l'usage des transports publics dans le Limbourg au moyen de trois lignes de trams rapides au départ de la gare de Hasselt. Un accord politique a rendu impossible l'instauration du modèle de points-nœuds basé sur les horaires, ce qui entraînera des temps de trajet plus longs et une perte substantielle de voyageurs. La rapidité de mise en œuvre du BHNS constituait un argument de poids pour étayer la décision du gouvernement flamand, mais on ne dispose d'aucune certitude sur le fait que le trambus pourra utiliser un site propre à court voire à moyen terme. Pour répondre aux conceptions de départ du plan Spartacus, il est nécessaire que le trambus circule jusqu'à la gare de Hasselt, dispose de son site propre pour garantir confort, rapidité, sécurité et ponctualité et que l'abandon du modèle précité soit compensé par des mesures adéquates. Aucun de ces points n'est certain à ce stade.

### **Réaction de la ministre**

La ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics a répondu le 5 janvier 2024 que le gouvernement flamand s'est appuyé sur les conceptions de l'étude comparative pour sa prise de décision et que les résultats de cette dernière sont en faveur du BHNS (trambus).

---

### **Informations pour la presse**

La Cour des comptes contrôle les finances publiques fédérales, communautaires, régionales et provinciales. Elle contribue à améliorer la gestion publique en transmettant aux assemblées parlementaires, aux gestionnaires et aux services contrôlés des informations utiles et fiables, résultant d'un examen contradictoire. Organe collatéral du Parlement, la Cour travaille de façon indépendante des pouvoirs qu'elle contrôle.

Le rapport relatif à la ligne Spartacus 1 (Hasselt-Maastricht) – Justification du choix d'un trambus a été transmis au Parlement flamand. Ce rapport (en néerlandais) et le présent communiqué de presse sont disponibles sur le site web de la Cour des comptes ([www.courdescomptes.be](http://www.courdescomptes.be)).