



LE TRAM



REUNION D'INFORMATION PREALABLE AU PUBLIC

La Préalles – Herstal – 9 mars 2022

Timing de la soirée

- **Mot du Président de la séance - Ville de Herstal** **19h00**
- **Louis-Philippe Decerf – BE Pissart - Etude d'incidences** **19h15**
- **Vincent Peremans – Opérateur de Transport de Wallonie** **19h30**
- **Pierre Tacheron – LiègeTram** **19h45**
- **Pause** **20h30**
- **Questions de l'assemblée** **20h45**
- **Clôture de la réunion d'information** **22h00**



Président de la séance

Monsieur Jean-Louis Lefèbvre

Bourgmestre f.f. de la Ville de Herstal



Animateur de la séance

Monsieur Daniel Wathelet

Responsable communication Tram - OTW

Intervenants

Présentation

- **Jean-Louis Lefèbvre, bourgmestre f.f. – Ville de Herstal**
- **Daniel Wathelet, responsable communication Tram – OTW**
- **Louis – Philippe Decerf, chargé d'étude (incidences)– Bureau d'études Pissart**
- **Vincent Peremans, administrateur général – TEC**
- **Pierre Tacheron, chargé d'études (techniques) - LiègeTram**

Séance de questions/réponses

- **Christophe Bertho, directeur exécutif de la Direction des Services Techniques– OTW**
- **Anne Gavray, chef de projet du tram de Liège – OTW**
- **Jean-Yves Peremans, conseiller projets grandes infrastructures – OTW**
- **Pierre Baar, administrateur – LiègeTram**
- **Jonathan Reinders, directeur de projet – LiègeTram**

Consignes

Posez vos questions par écrit :

- **Via le formulaire dans la salle**
- **Via le chat pour les participants en ligne**

Réponses aux questions de clarification directement après la pause

Questions, observations ou propositions à reprendre dans l'étude d'incidence,

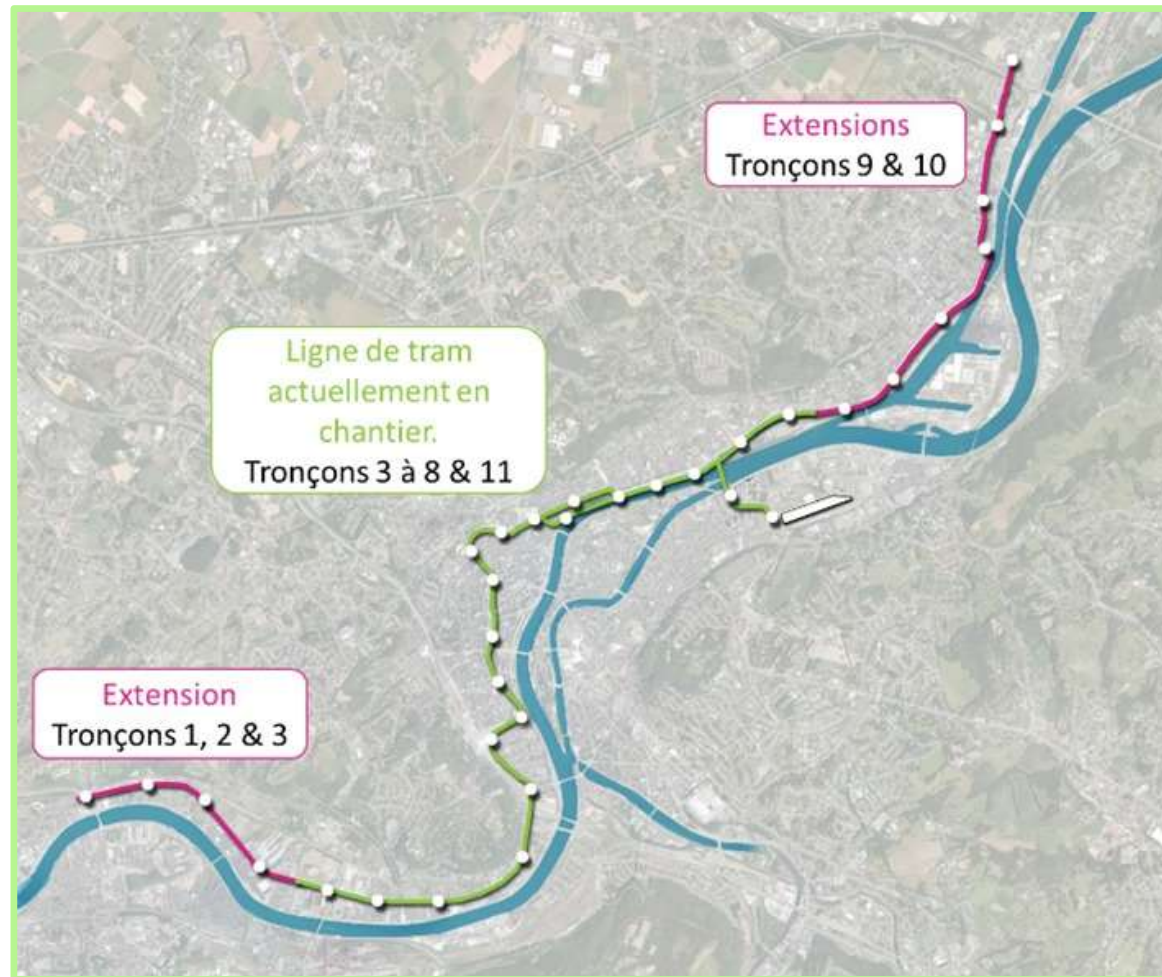
- **par écrit au plus tard dans les 15 jours par courrier à la Ville de Herstal**
- **précisez vos noms et adresse**
- **toutes les questions, observations et suggestions seront consignées dans le rapport de réunion**



Auteur de l'étude d'incidences

Monsieur Louis-Philippe Decerf
Bureau PISSART

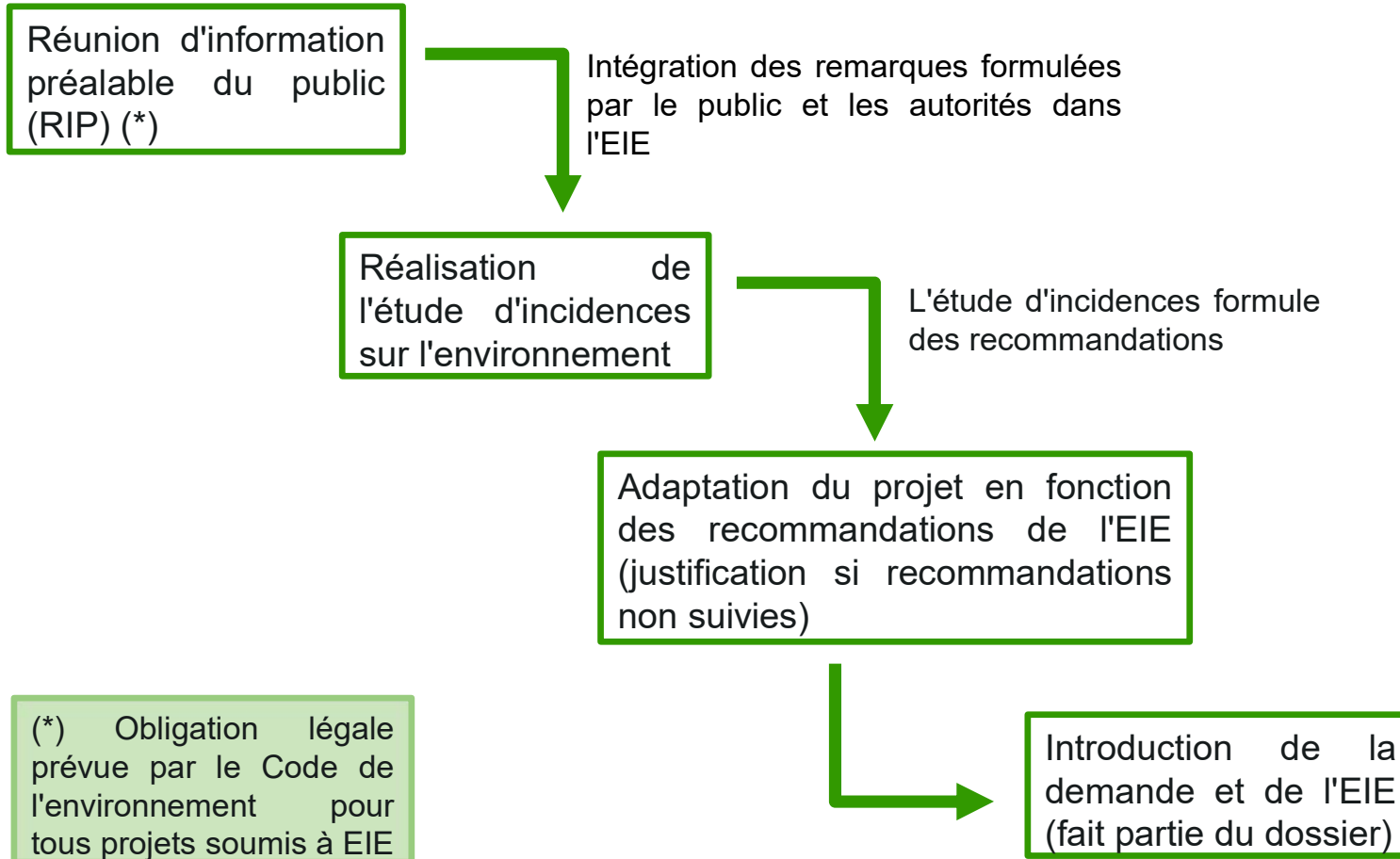
Extensions de la ligne de tram de Liège



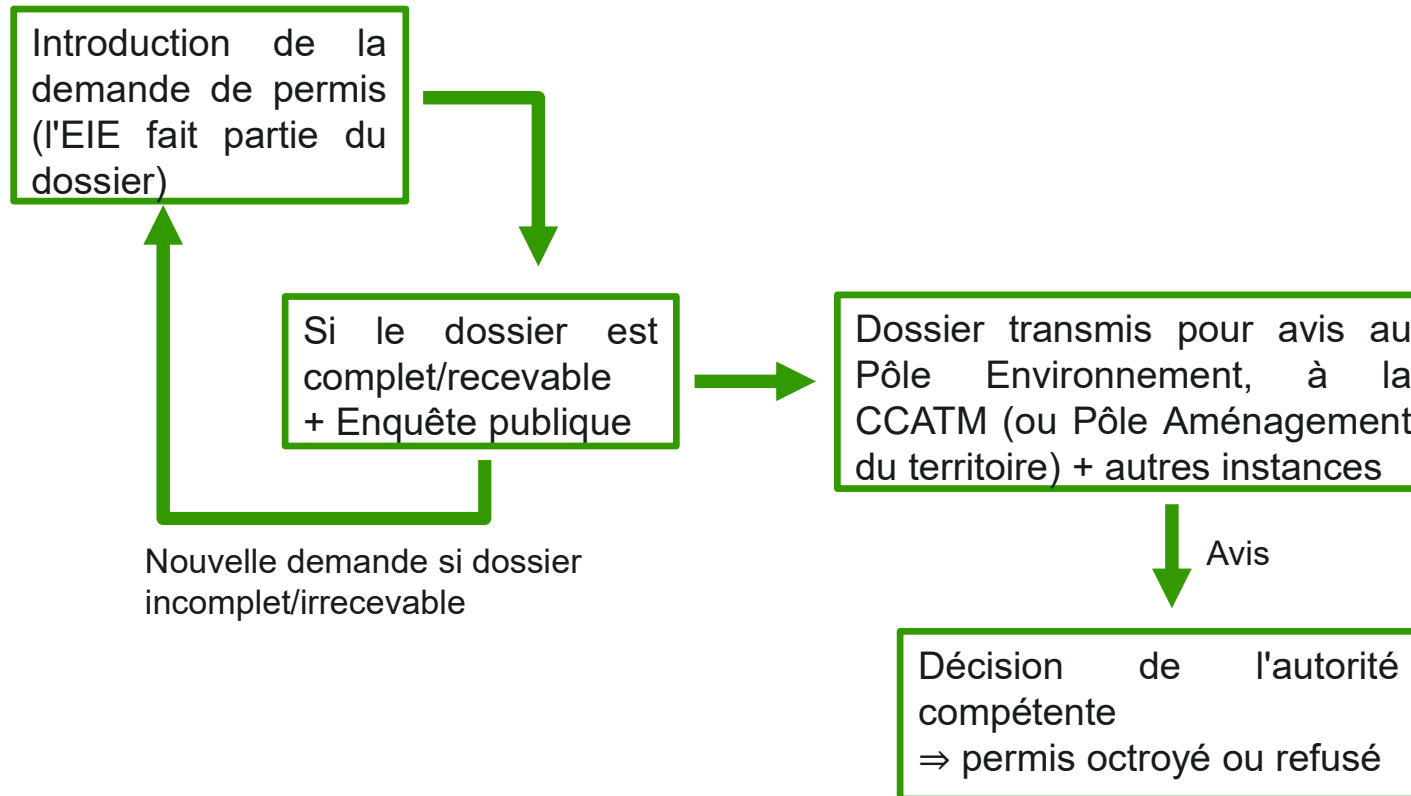
• Table des matières

- Procédure relative aux études d'incidences
- Objectifs de la réunion d'information préalable
- Objectifs et contenu de l'étude d'incidences
- Formuler vos remarques ou questions

• Procédure relative aux EIE



• Procédure relative aux EIE



• Procédure relative aux EIE

- **Objectifs de la réunion d'information préalable**
- (Art. D29-5, D29-6, R41-1 à 5 du Code de l'environnement)
- Permettre au demandeur de présenter son projet ;
- Permettre au public de s'informer et d'émettre ses observations et suggestions concernant le projet ;
- Mettre en évidence des points particuliers qui pourraient être abordés dans l'EIE ;
- Présenter des alternatives pouvant raisonnablement être envisagées par le demandeur afin qu'il en soit tenu compte lors de la réalisation de l'étude.
 - ⇒ RIP = point de départ de l'évaluation environnementale
 - ⇒ rappel : à ce stade, aucun permis n'est encore introduit pour les extensions

• Procédure relative aux EIE

- **Objectifs de l'étude d'incidences**
- **Étude d'incidences** : étude scientifique réalisée par une personne agréée mettant en évidence les effets du projet sur l'environnement
 - → Effets directs et indirects
 - → Effets à court, moyen et long terme
- **Imposition légale** au regard du Code de l'Environnement (Articles D64 et suivants) :
 - Selon l'Annexe 1 de l'AGW du 04/07/2002 ; liste des projets et activités soumis à EIE ;
 - Initiative du demandeur ;
 - Initiative de l'autorité compétente
 - → ***imposition du SPW***

• Procédure relative aux EIE

- **Objectifs de l'étude d'incidences**
- **But** ≠ se prononcer sur la délivrance du permis
- **But** = fournir un outil d'aide à la décision pour les autorités dans le cadre de la délivrance du (des) permis et « guide » pour l'auteur de projet (recommandations)
- **But** = outil d'information pour le public
- **Contenu** de l'étude : (Art. D67 et Annexe VII du Code de l'envi.)
 - description du projet, de son site d'implantation et de ses caractéristiques ;
 - description des « *incidences notables probables* » que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement ;
 - description de solutions et de mesures pour éviter, réduire et si possible compenser les effets négatifs sur l'environnement ;
 - ⇒ recommandations
 - résumé non technique

• Procédure relative aux EIE

- **Objectifs de l'étude d'incidences**
- **Cas particulier** actualisation de l'EIE de 2012
- L'EIE de 2012 avait analysé la **ligne longue phasée**
- Mise à jour de la situation de référence en intégrant les **nouveaux éléments** survenus entre 2012 et 2022
- Évaluation des **incidences** du projet (extensions) sur base du diagnostic mis à jour
- **Projet** globalement identique à celui de 2012

• Structure et contenu de l'EIE

- Contenu minimum fixé par l'article D67 et l'Annexe VII du Code de l'environnement
- Exemple de structure classique :

1. Description du contexte
2. Consultation préalable du public
3. Description du projet
4. Analyse du cadre légal
5. Mise en évidence des incidences du projet
6. Propositions et recommandations
7. Synthèse et conclusion

Résumé non technique

•Thématiques abordées dans l'EIE

- Cadre légal
- Air et climat
- Sol et sous-sol
- Hydrologie et égouttage
- Milieu biologique
- Urbanisme, paysage et cadre bâti
- Environnement socio-économique
- Mobilité
- Bruit
- Équipements
- Développement durable

⇒ Pour chacune de ces thématiques, l'étude d'incidences formulera, le cas échéant, diverses recommandations

• **Formuler vos remarques / questions**

- Oralement, lors de la séance de questions/réponses
- Et/ou par écrit, dans un délai de 15 jours suivant la date de la RIP
- ⇒ A la Ville de Herstal (Place Jean Jaurès 45 à 4040 Herstal)
- ⇒ Et en copie au demandeur de permis (Avenue Gouverneur Bovesse 96 à 5100 Jambes)

- ⇒ Ne pas envoyer vos remarques à l'auteur d'EIE, nous les recevrons accompagnées du PV de la RIP

MERCI DE VOTRE ATTENTION

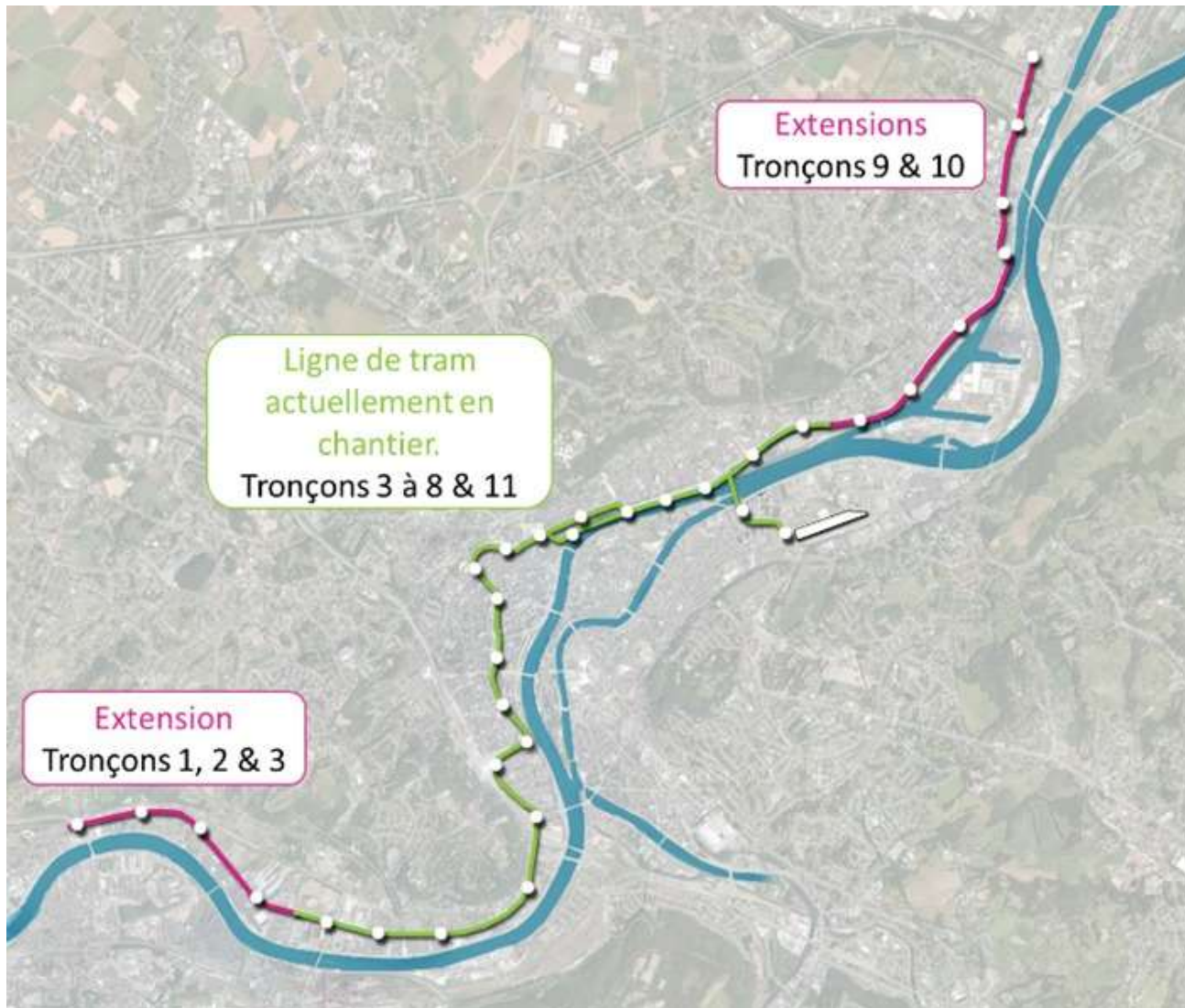


Les extensions du tram de Liège

Monsieur Vincent Peremans

Administrateur général de l'Opérateur de Transport de Wallonie – Groupe TEC

Contexte



Décisions du Gouvernement wallon

- **23 avril 2009**

La SRWT est chargée de lancer la procédure relative à la conclusion d'un PPP (type DBFM) en vue de la réalisation et du financement de la 1ère ligne du tram de Liège (Jemeppe – Herstal).

- **22 décembre 2011**

Le Gouvernement annonce une réalisation prioritaire du tronçon Sclessin – Coronmeuse. Le projet soumis à l'étude d'incidences sur l'environnement porte cependant sur la totalité de la ligne (Jemeppe – Herstal).

Plan pour la Reprise et la Résilience de l'UE

- **23 juin 2021**

Décision de l'UE favorable transmise à la Wallonie

→ « Ligne Moyenne » : Etudes et réalisation

- Du Standard à Jemeppe
- De Coronmeuse à Licourt

→ « Ligne Longue » : Etudes

- Licourt à Basse Campagne

Impositions

- Montant de la fiche : 105.000.000 €
- Budget à engager pour 2023
- Budget à dépenser pour fin août 2026

Ligne courte

Extensions

Dates clés du projet

Actuellement

Chantier en cours

Eté 2023

Fin des travaux

Septembre 2023

Tests - marche à blanc

Printemps 2024

Mise en exploitation

Juin 2021

Décision de l'UE de financer la ligne longue

Août 2021

Démarrage des études techniques – LiegeTram

Janvier 2022

Désignation du bureau en charge de l'étude d'incidences

Du 10 mars au 25 mars 2022

Période de remise des observations, suggestions, questions, alternatives,... émises par la population

Eté 2022

Fin de l'étude d'incidences

Automne 2022

Demandes de permis uniques

Fin 2022

Enquêtes publiques

Eté 2023

Décision sur l'octroi des permis uniques

Décembre 2023

Démarrage du chantier

Août 2026

Fin des travaux

Le projet présenté

Dossier ouvert mais élaboré

Ouvert :

Susceptible d'évoluer en fonction des remarques et suggestions faites dans le cadre de l'étude d'incidences sur l'environnement

Elaboré :

- Basé sur les études de 2012 ;
- Résultant de six mois de mise à jour de cette étude autour des aspects de mobilité, techniques, urbanistiques, socio-économique, environnementaux
- En concertation avec les multiples acteurs concernés : TEC Liège – Verviers, Services de la Région wallonne, Villes et Commune, SNCB ...

Les acteurs autour de l'OTW

Consultants juridiques et financiers

Stibbe


pwc

Consultants techniques

 LiègeTram

Etudes transversales

 semaco
 TRANSITEC
optimiseurs de mobilité - depuis 1954

Infrastructure et génie civil

 greisch

Aménagements & Bâtiments

 Richez Associés
architecture urbanisme paysage

 A A S T
ARCHITECTURE ASSOCIÉS

Système de transport

 TRANSAMO



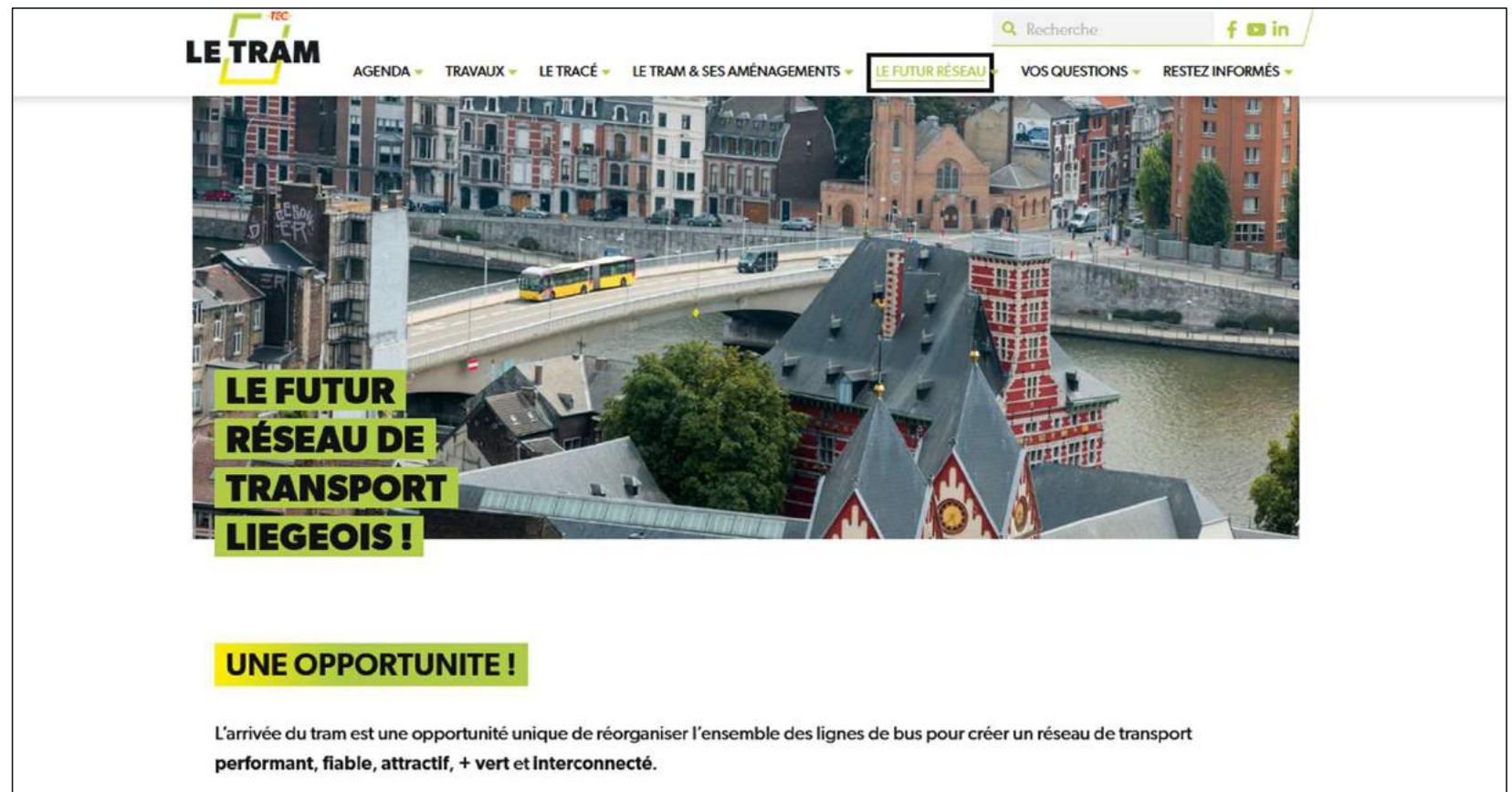
Présentation des aménagements

Monsieur Pierre Tacheron

LiègeTram

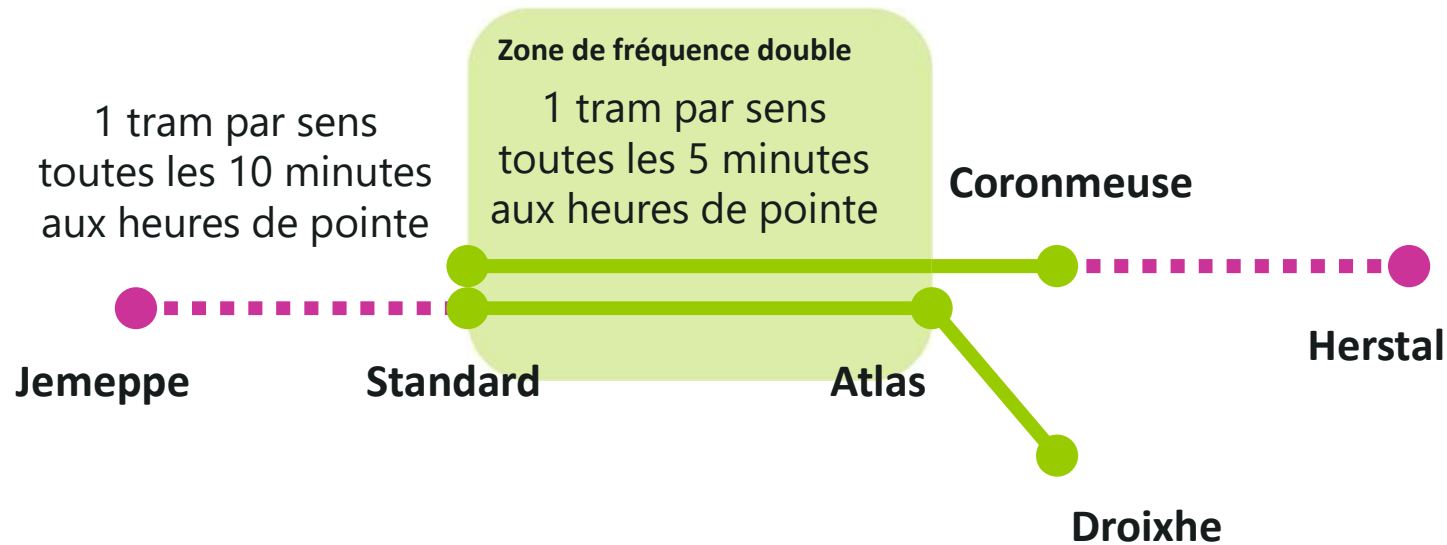
Une continuité de la ligne courte

Un site web :
letram.be

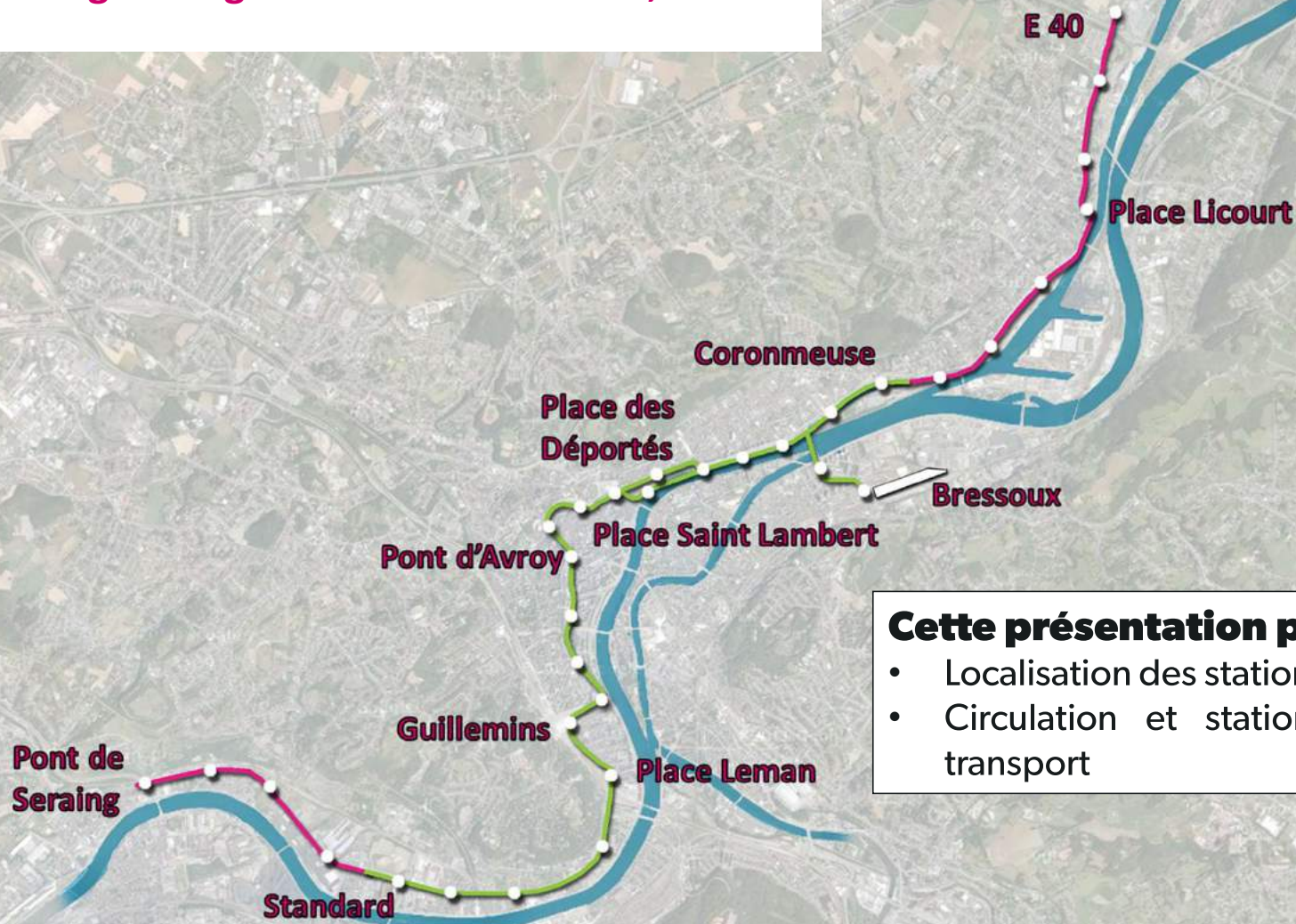


The screenshot shows the website interface for 'LE TRAM'. The navigation menu includes: AGENDA, TRAVAUX, LE TRACÉ, LE TRAM & SES AMÉNAGEMENTS, **LE FUTUR RÉSEAU** (highlighted with a red box), VOS QUESTIONS, and RESTEZ INFORMÉS. A search bar with the text 'Recherche' and social media icons for Facebook and LinkedIn are also visible. The main banner features a photograph of a city street with a tram crossing a bridge over a river. Overlaid on the image is the text 'LE FUTUR RÉSEAU DE TRANSPORT LIEGEOIS!' in white text on a red background. Below the image, the text 'UNE OPPORTUNITÉ !' is displayed in white on a red background. At the bottom of the banner, a paragraph reads: 'L'arrivée du tram est une opportunité unique de réorganiser l'ensemble des lignes de bus pour créer un réseau de transport performant, fiable, attractif, + vert et Interconnecté.'

Schéma d'exploitation



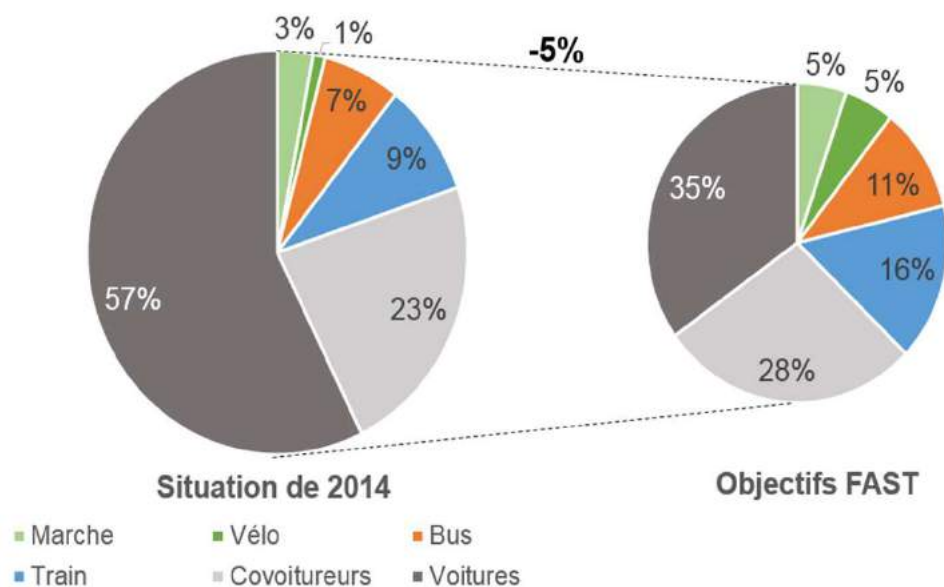
Ligne longue : 32 stations sur 17,5 km



Cette présentation porte sur l'insertion du tram :

- Localisation des stations et des pôles d'échanges
- Circulation et stationnement pour tous les modes de transport

Ambitions wallonnes en termes de Mobilité – FAST 2030



Le Gouvernement wallon fixe des objectifs ambitieux de report modal :

- Diminution de la part modale de la voiture (en km parcourus) de 83 % à 60 % ;
- Augmentation de la part des modes actifs de 4 % à 10 % ;
- Hausse de 6 points de la part modale du bus comme du train, vers 10 % et 15 % ;
- Hausse de 5 points de la part modale du covoiturage vers 28 %.

Il s'agit d'objectifs moyens pour la Wallonie. Les agglomérations urbaines denses se doivent de dépasser ces objectifs : Mons, La Louvière, Charleroi, Namur, Liège, Verviers.

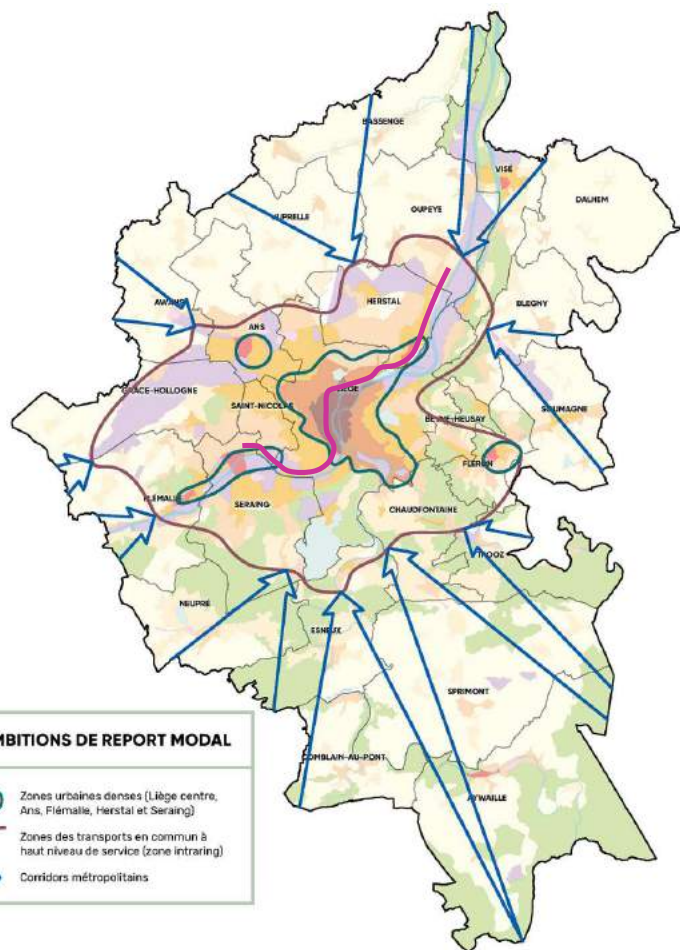
Plan Urbain de Mobilité – PUM de Liège (approuvé 2019)

| | |
|---|-----|
| 3.PLAN D’ACTIONS | 79 |
| 3.1 Gestion de la demande | 80 |
| 3.1.1 Mettre en place un management de la mobilité..... | 81 |
| 3.1.2 Mettre en place un bureau des temps | 82 |
| 3.1.3 Promouvoir la multimodalité | 83 |
| 3.2 Mobilité piétonne et micromobilité | 84 |
| 3.3 Mobilité cyclable..... | 86 |
| 3.3.1 Vélos : renforcer les réseaux et les services | 87 |
| 3.3.2 Vélos : développer le stationnement et les services | 90 |
| 3.4 Transports en commun | 91 |
| 3.4.1 Développer, optimiser et hiérarchiser l’offre TEC | 92 |
| 3.4.2 Développer l’offre et l’intermodalité ferroviaires..... | 97 |
| 3.5 Intermodalité..... | 99 |
| 3.5.1 Offrir 24 pôles d’échanges multimodaux - PEM | 100 |
| 3.5.2 Proposer 10.000 places dans une vingtaine de P+R | 101 |
| 3.6 Réseau routier | 103 |
| 3.7 Transport de marchandises | 109 |
| 3.8 Sécurité routière | 113 |
| 3.9 Zones d’enjeux | 115 |
| 3.9.1 Gares..... | 116 |
| 3.9.2 Couloirs de mutabilité..... | 117 |
| 3.9.3 Zones levier..... | 119 |
| 3.9.4 Diffus urbain..... | 133 |
| 4.MISE EN ŒUVRE | 134 |
| 4.1 Actions prioritaires..... | 135 |
| 4.2 Indicateurs et gouvernance..... | 140 |
| Glossaire | 143 |

Le Plan Urbain de Mobilité – PUM – de l’arrondissement de Liège :

- étudié en 2018 – 2019, en concertation avec la Région et les 24 villes et communes concernées ;
- en cohérence avec le Schéma de Développement de l’Arrondissement de Liège – SDALg (vision aménagement du territoire) ;
- avec une vision exhaustive et multimodale des enjeux sur l’ensemble du territoire à l’horizon 2030 ;
- approuvé par la Wallonie et par les communes.

Stratégie de mobilité et parts modales – PUM 2019

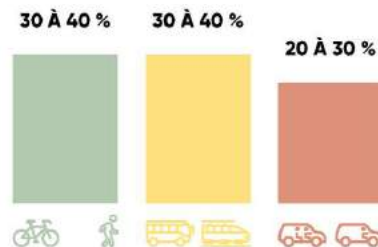


DANS LES « ZONES URBAINES DENSES » (LIÈGE CENTRE, ANS, FLÉMALLE, HERSTAL ET SERAING)

La priorité doit être donnée aux modes actifs (marche et vélo), puis aux transports en commun, enfin aux véhicules particuliers.

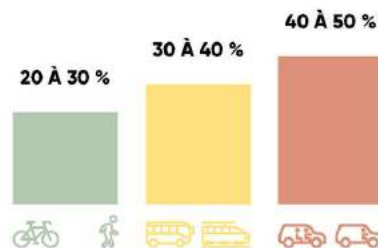
La zone 30 km/h doit y devenir la règle, sauf quelques exceptions maintenues à 50 km/h.

Des zones à basse émissions devront y être instaurées en priorité.



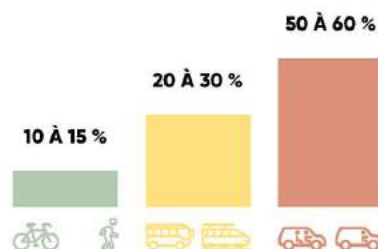
DANS LES « ZONES DES TRANSPORTS EN COMMUN À HAUT NIVEAU DE SERVICE » (ZONE INTRARING)

La priorité doit être donnée aux transports en commun, en particulier aux carrefours, et à l'intermodalité avec rabattements des piétons, des cyclistes et des voitures vers des pôles d'échanges avec les transports en commun.




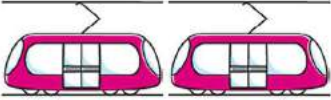
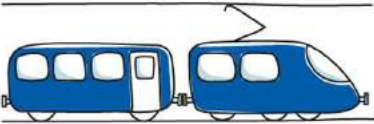


DANS LES « ZONES DES CORRIDORS MÉTROPOLITAINS »

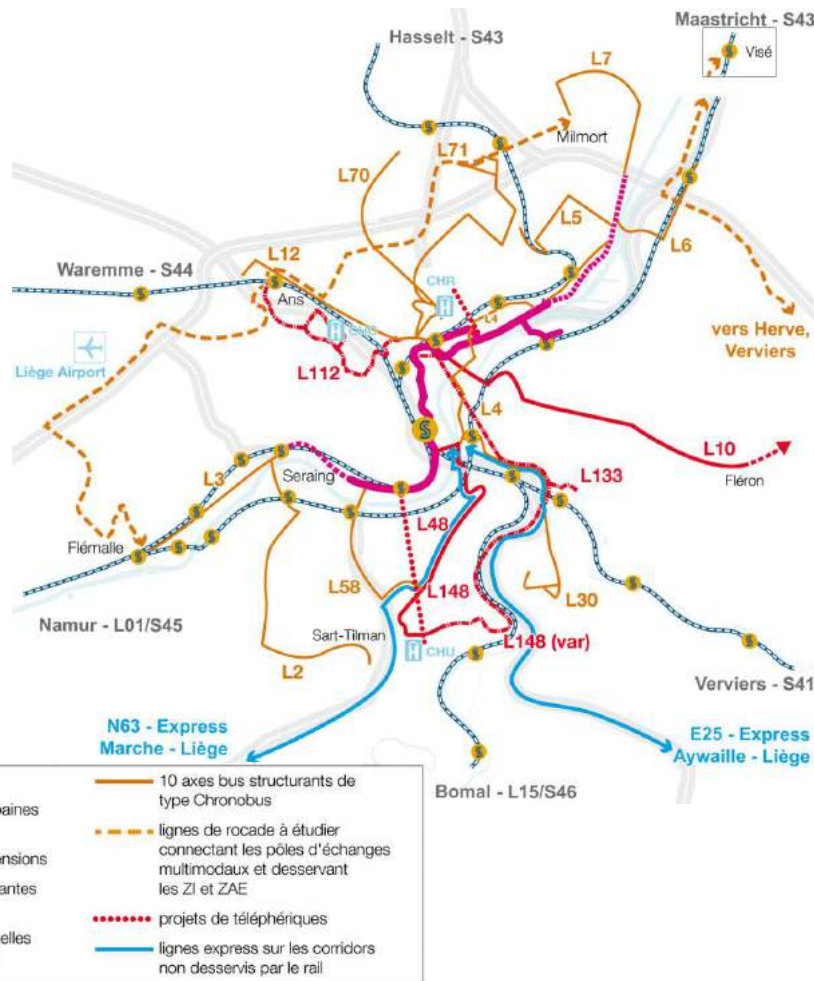
Les rabattements des automobilistes vers les corridors ferroviaires et des axes de bus express en l'absence du rail doivent être privilégiés. Les bus express et les corridors cyclables doivent voir leur part modale augmenter. La part du covoiturage doit croître pour atteindre un taux de remplissage des véhicules de 1,8 personne minimum (pour 1,2 à l'heure actuelle). Dans cette zone, les déplacements « en rocade » d'un couloir à un autre couloir resteront fortement dépendants de la voiture.



Renforcer la capacité du réseau bus – PUM 2019

| | Fréquences envisagées pour Liège | C1 CAPACITÉ par bus | C1 CAPACITÉ HORAIRE | ACCÈS PASSAGERS |
|---|----------------------------------|---------------------|---|---|
|  | 8 à 10 min | 70 | 420 à 525 passagers / heure / sens | Porte-avant pour contrôle |
|  | 8 à 10 min | 90 | 540 à 675 passagers / heure / sens | |
|  | 5 à 6 min | 120 | 1'200 à 1'440 passagers / heure / sens | Toutes portes + valideurs + contrôles aléatoires |
|  | 5 à 6 min | 300 | 3'000 à 3'600 passagers / heure / sens | |
|  | 15 à 30 min | > 500 | 1'000 à 2'000 passagers / heure / sens | |

Les orientations transports publics – PUM 2019



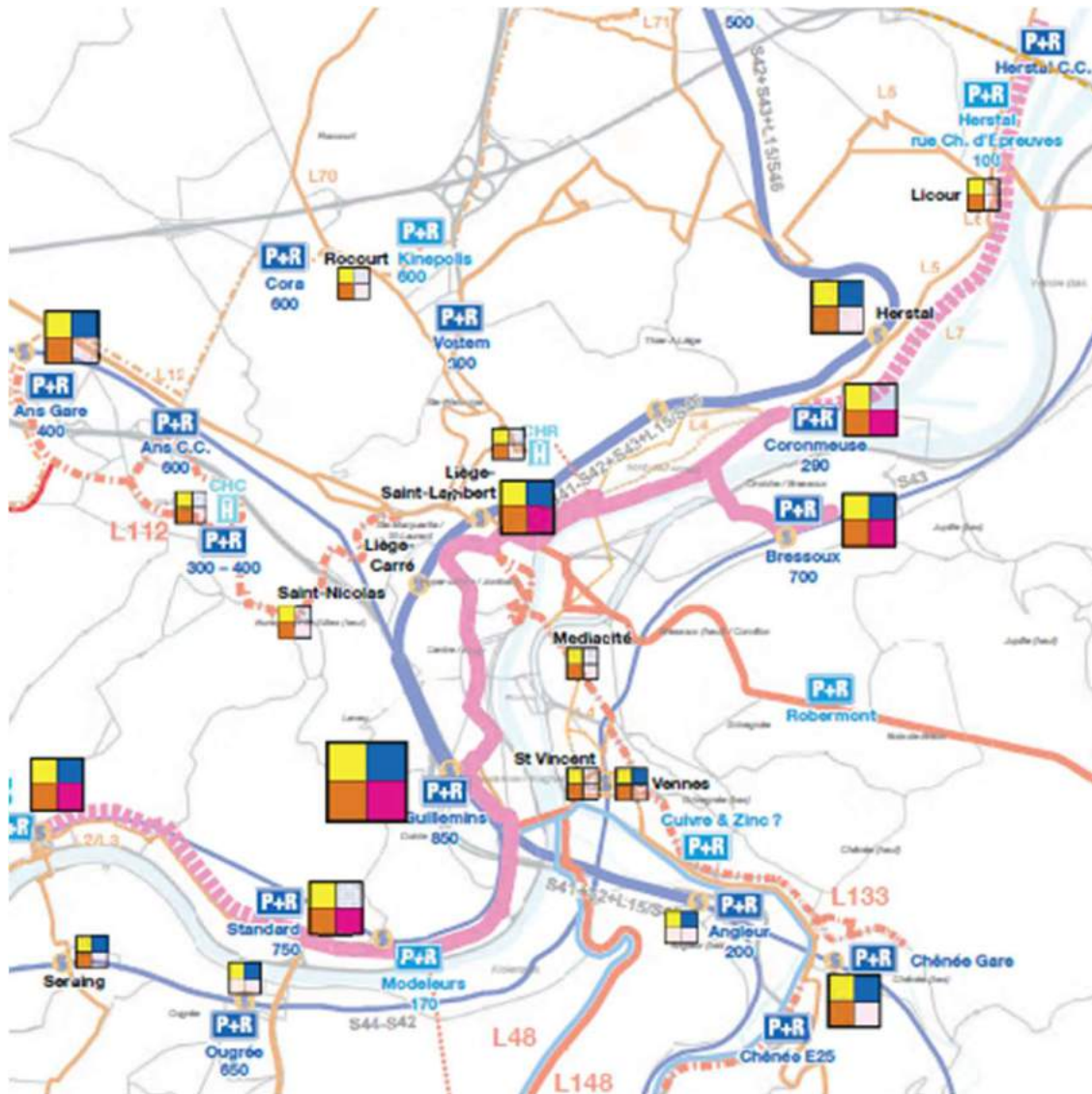
Le Plan Urbain de Mobilité – PUM – de l'arrondissement de Liège, prévoit de renforcer les transports publics comme suit :

- concrétiser le tram d'Herstal au Pont-de-Seraing ;
- renforcer 2 axes existants en Bus à haut niveau de service (BHNS) : ligne 10 Fléron et ligne 48 Sart Tilman ;
- créer 2 nouvelles lignes BHNS :
 - Ans – CHC – Saint-Nicolas – Saint-Lambert – Chênée;
 - République Française – Mediacité – Sart Tilman ;
- améliorer les performances de dix autres axes bus structurants (temps de parcours et régularité).

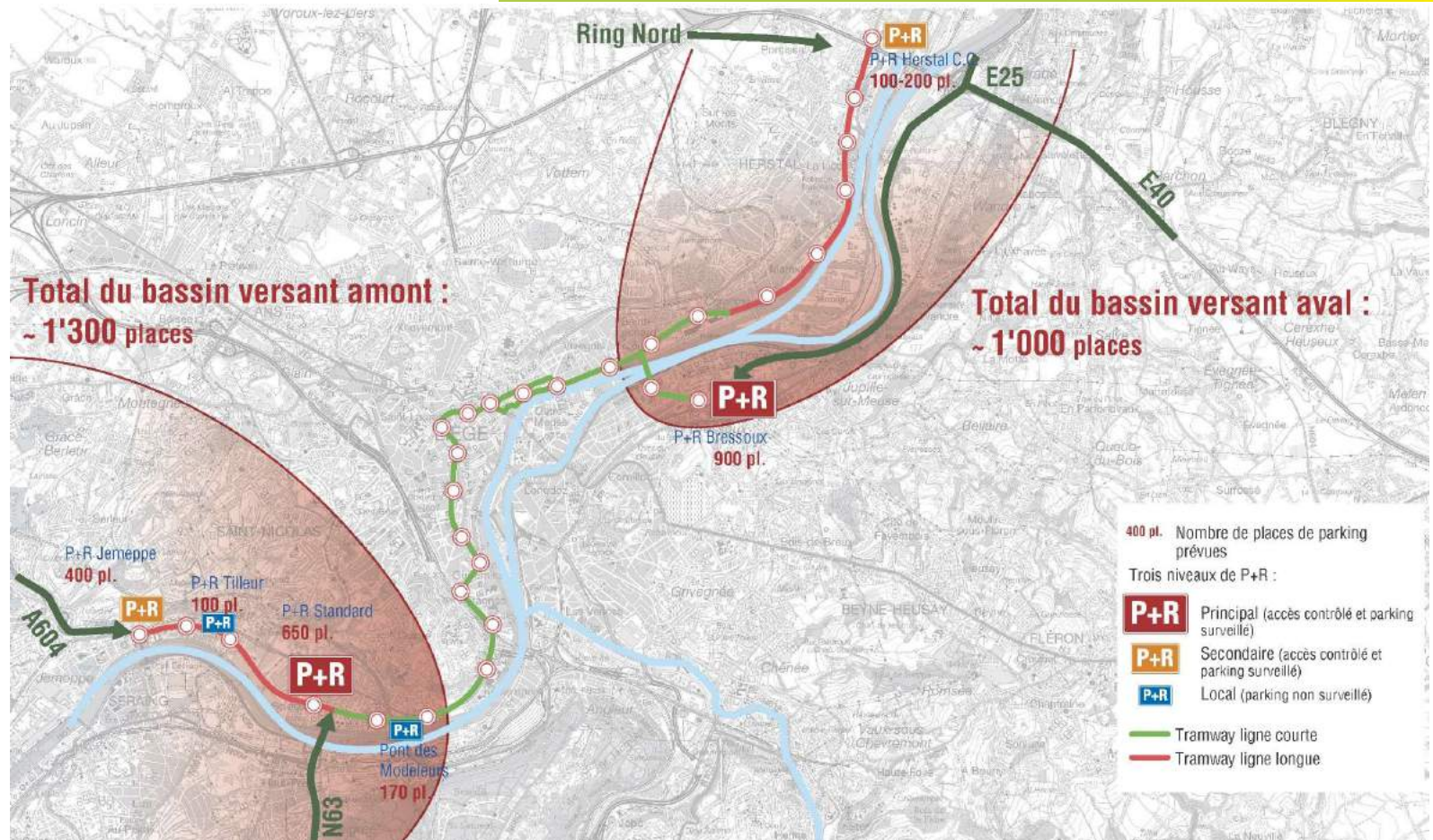
Pôles d'échanges – PUM 2019

7 Pôles d'Echanges Multimodaux prévus sur la ligne longue de tram :

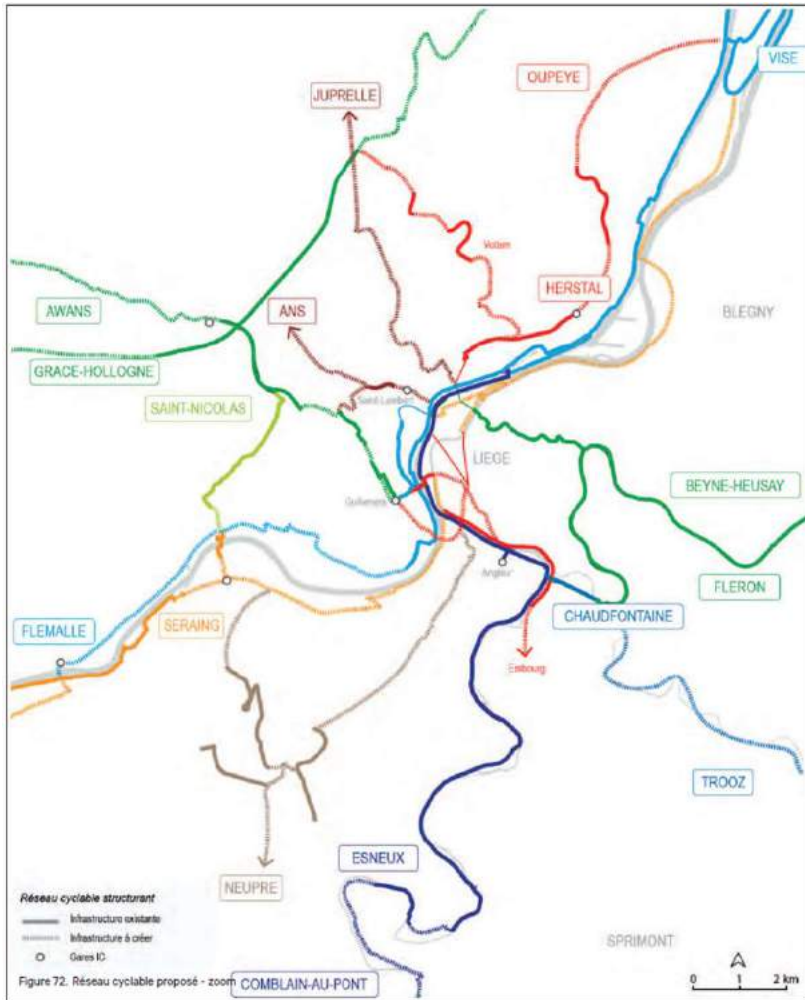
- Licourt
- Herstal
- Coronmeuse
- Saint-Lambert
- Guillemins
- Standard
- Pont de Seraing



7 parkings d'échanges



Corridors vélos structurants – PUM 2019



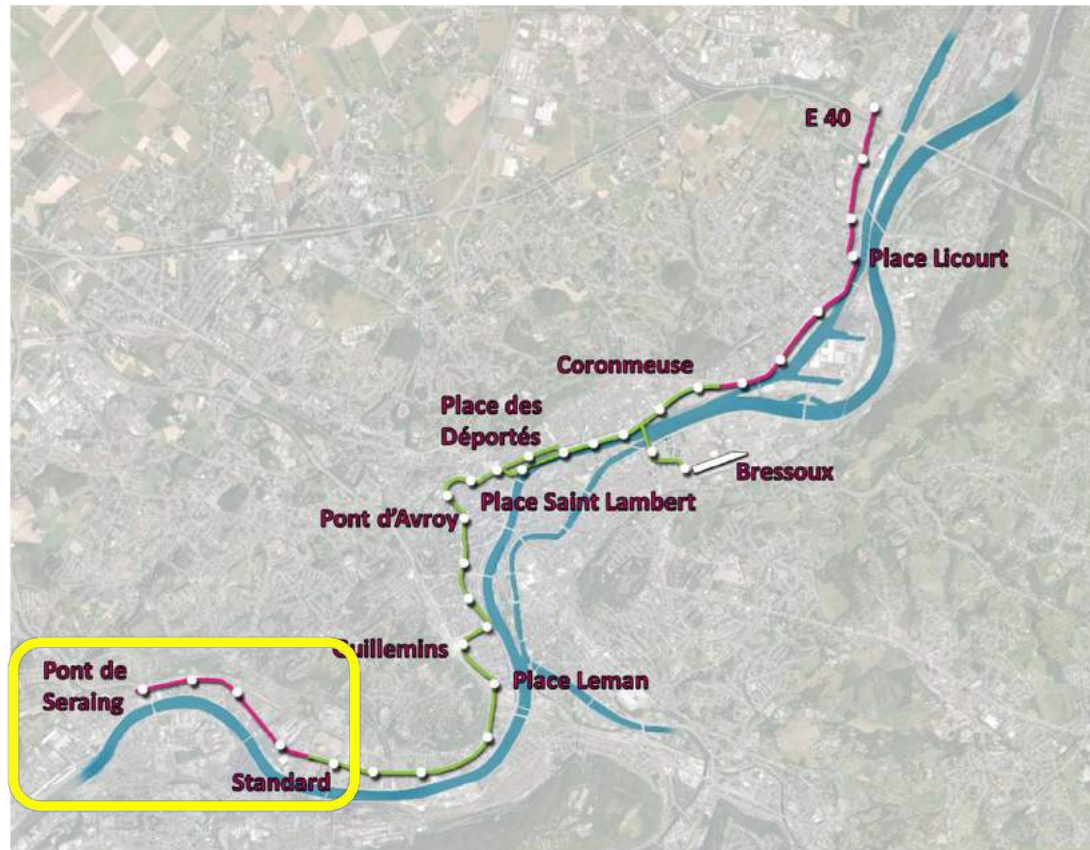
Le PUM prévoit également 14 corridors vélos pour renforcer le rôle du vélo notamment en accompagnement de la croissance des vélos à assistance électrique.

Une étude est en cours en parallèle des projets du tram et des lignes de BHNS.

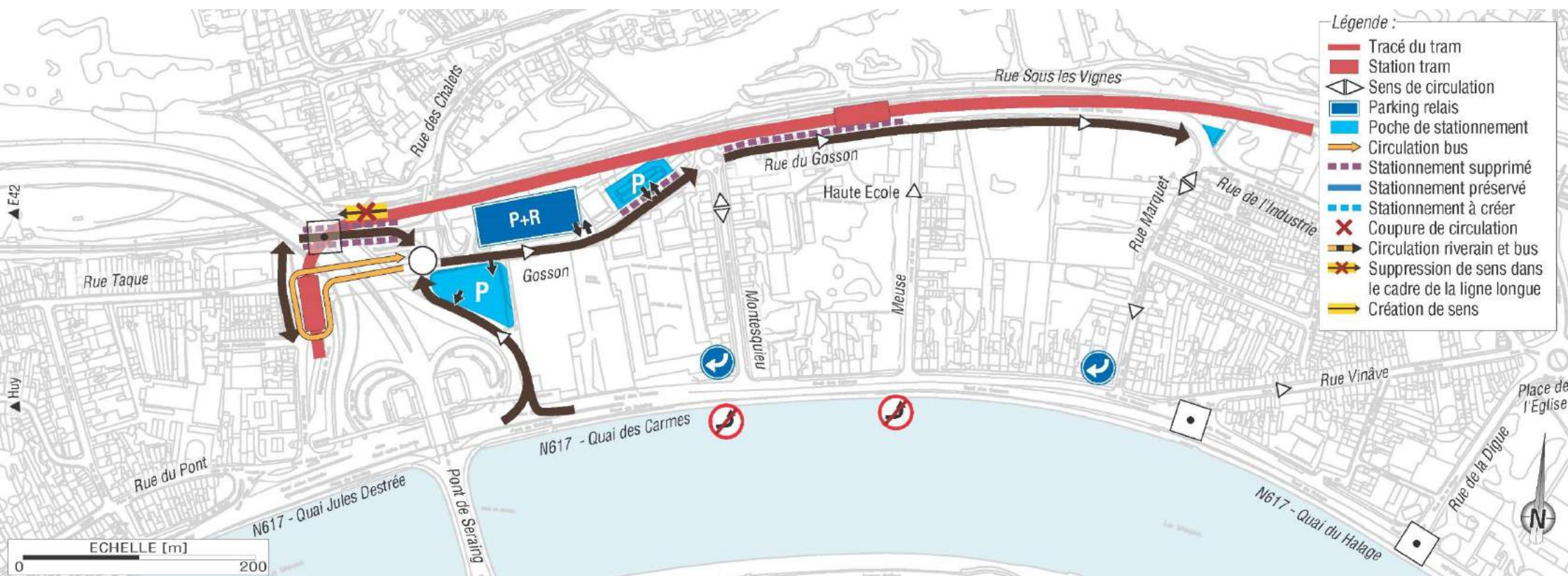
2 seront intégrés et aménagés dans le cadre de la ligne longue :

- Liaison vers Seraing en amont de la Meuse
- Liaison vers Oupeye en longeant la Meuse à Herstal

Pont de Seraing - Standard

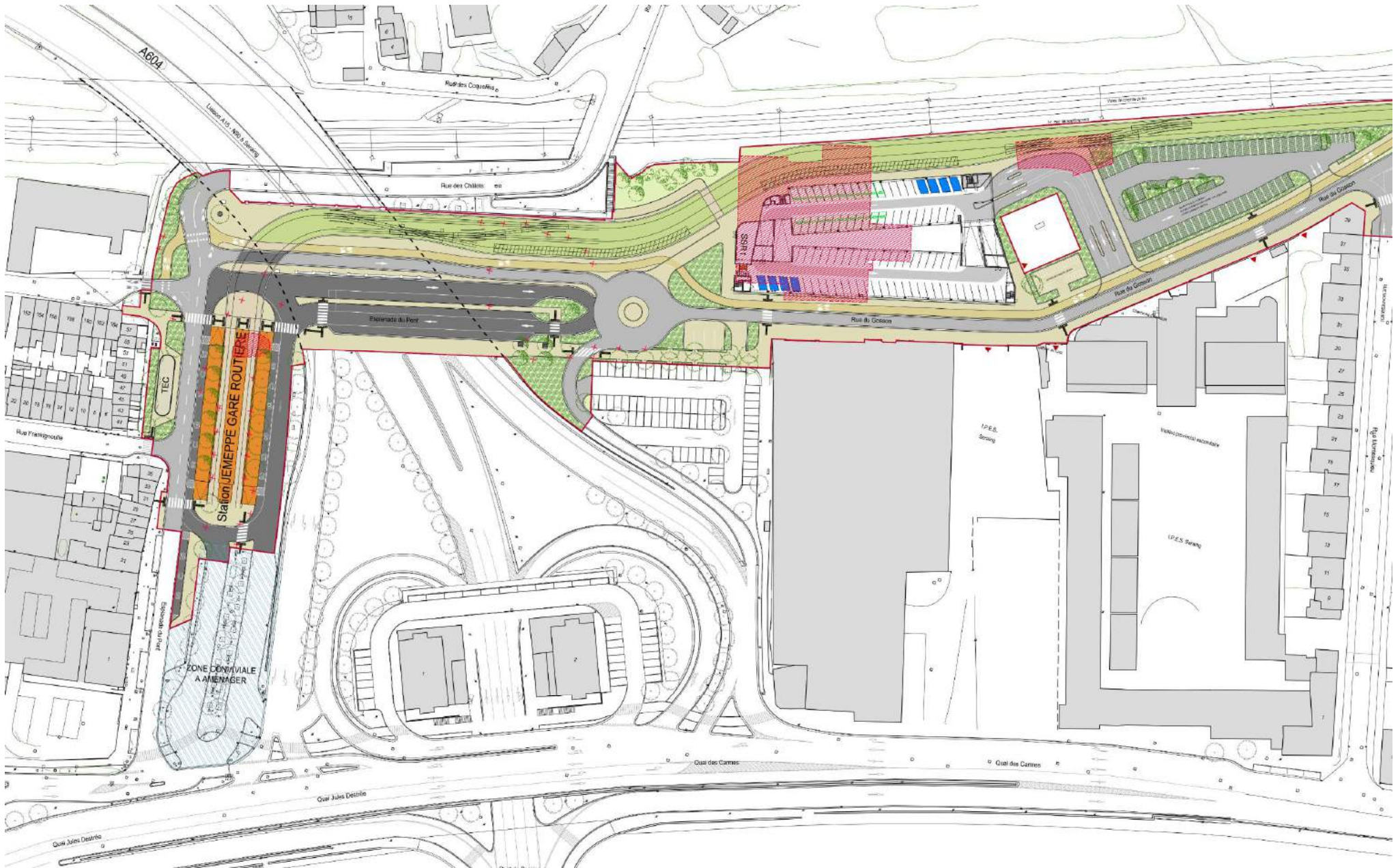


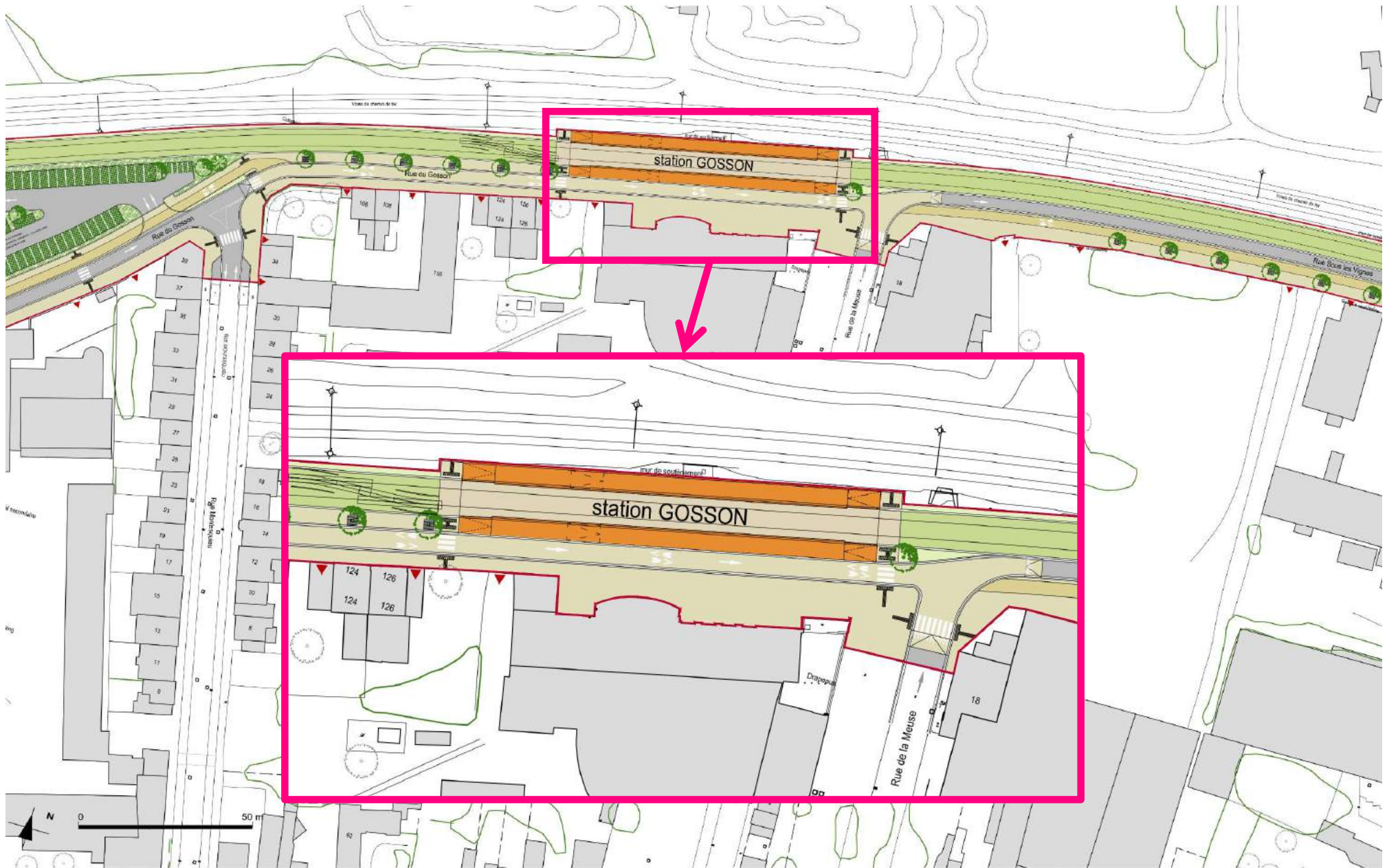
Seraing : Enjeux de circulation



Stationnement existant : 385 pl.
 Stationnement projeté (hors P+R) : 155 pl.
 Stationnement projeté (avec P+R) : 449 pl.

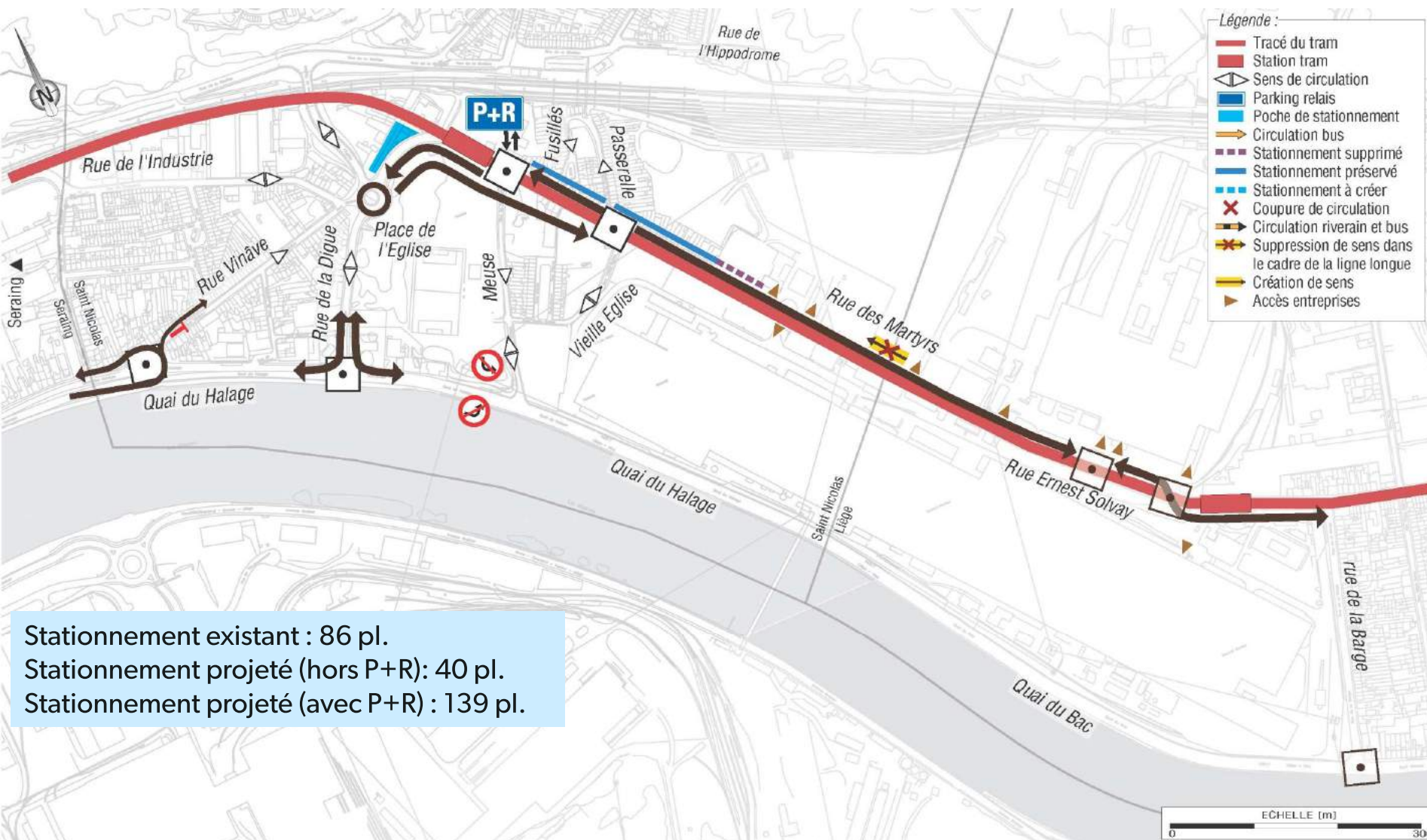




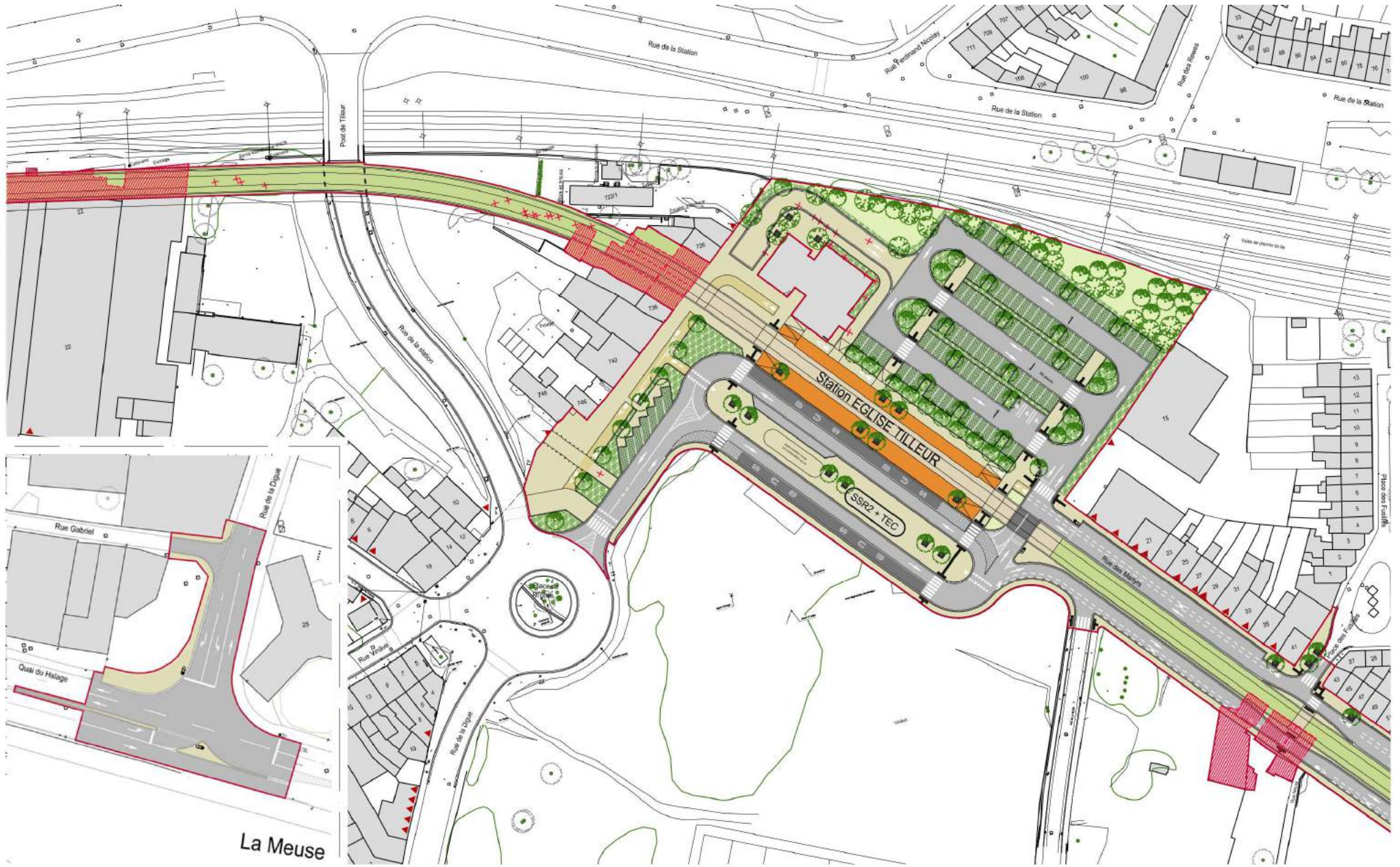




Saint-Nicolas : Enjeux de circulation



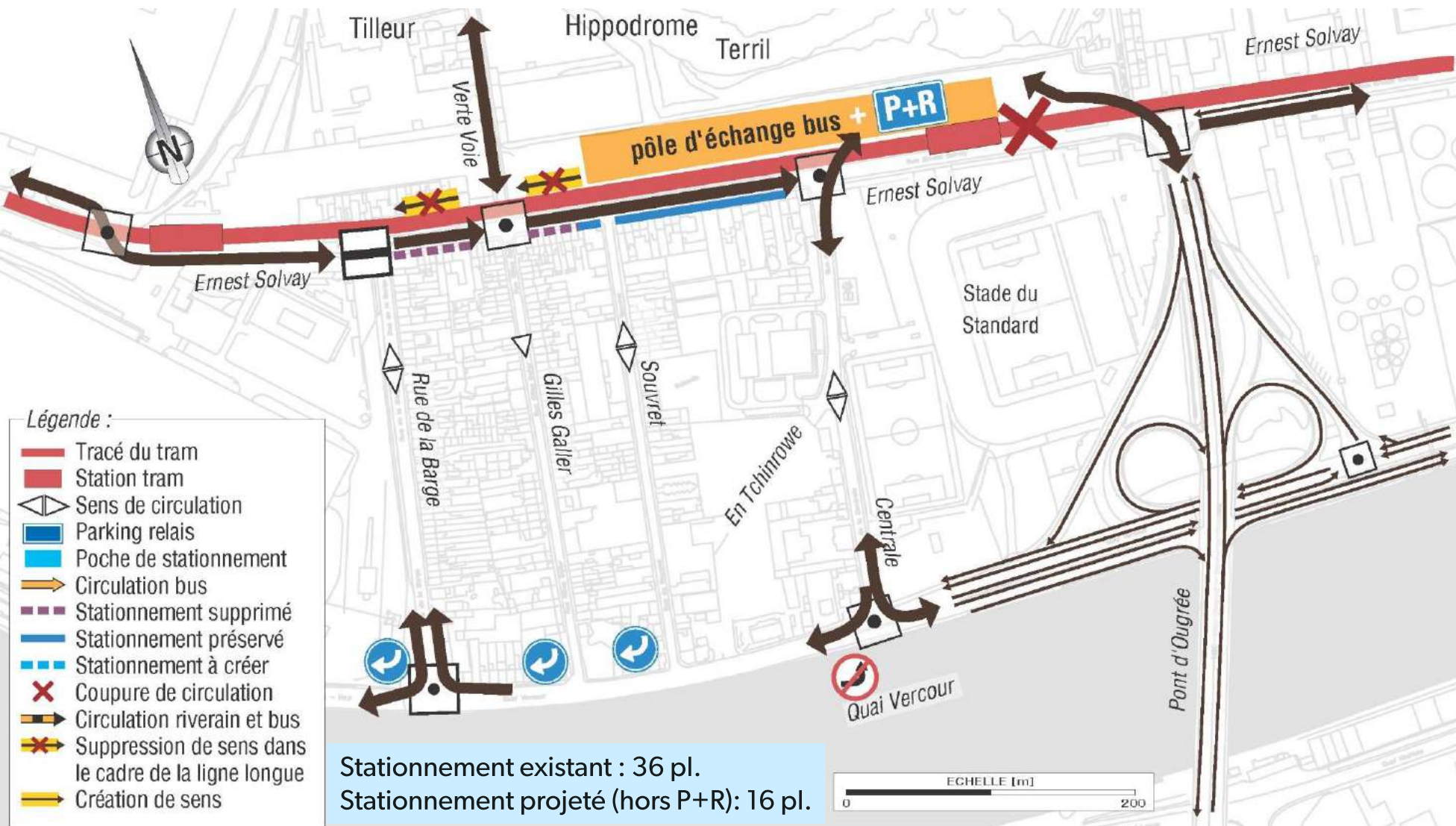




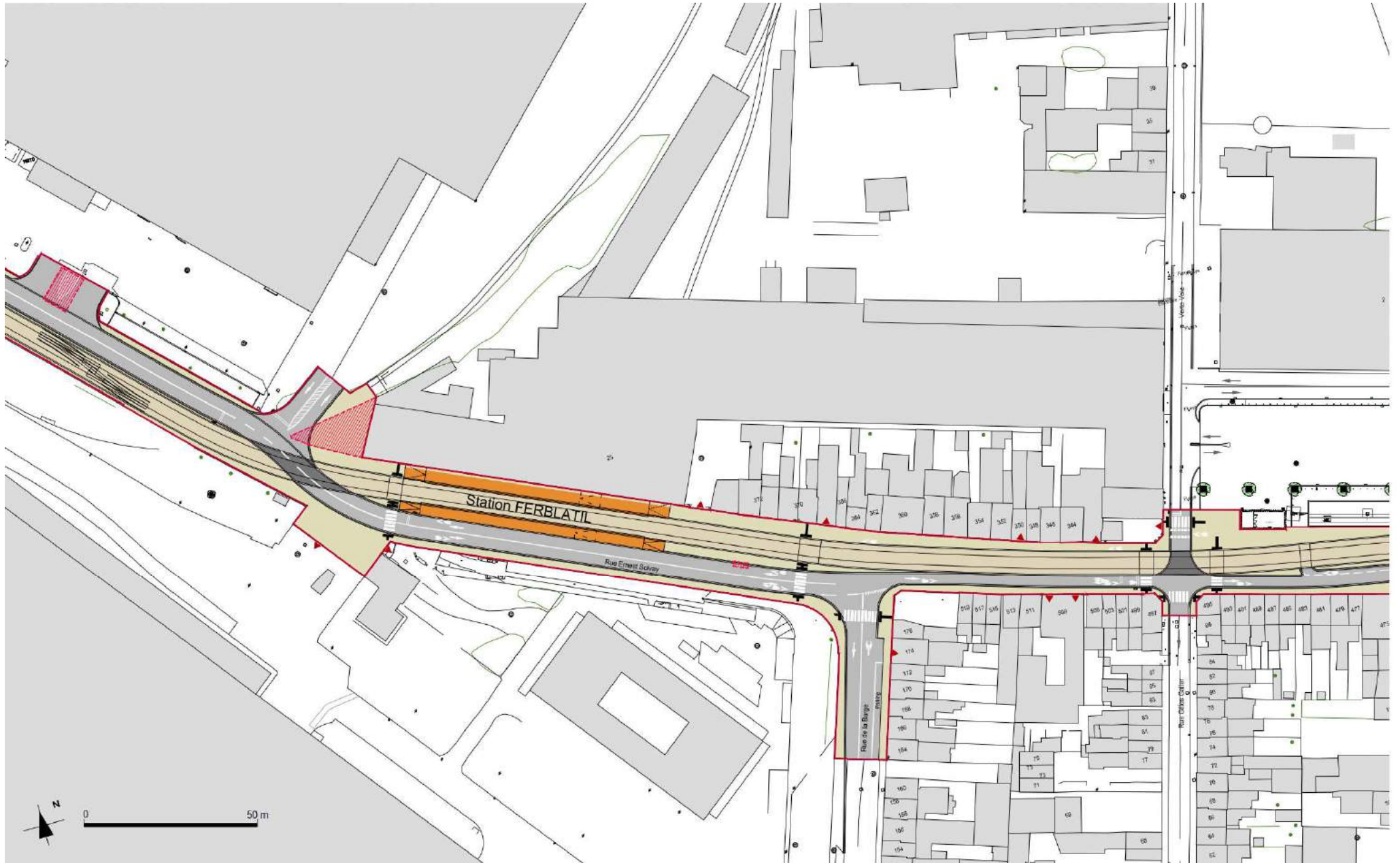


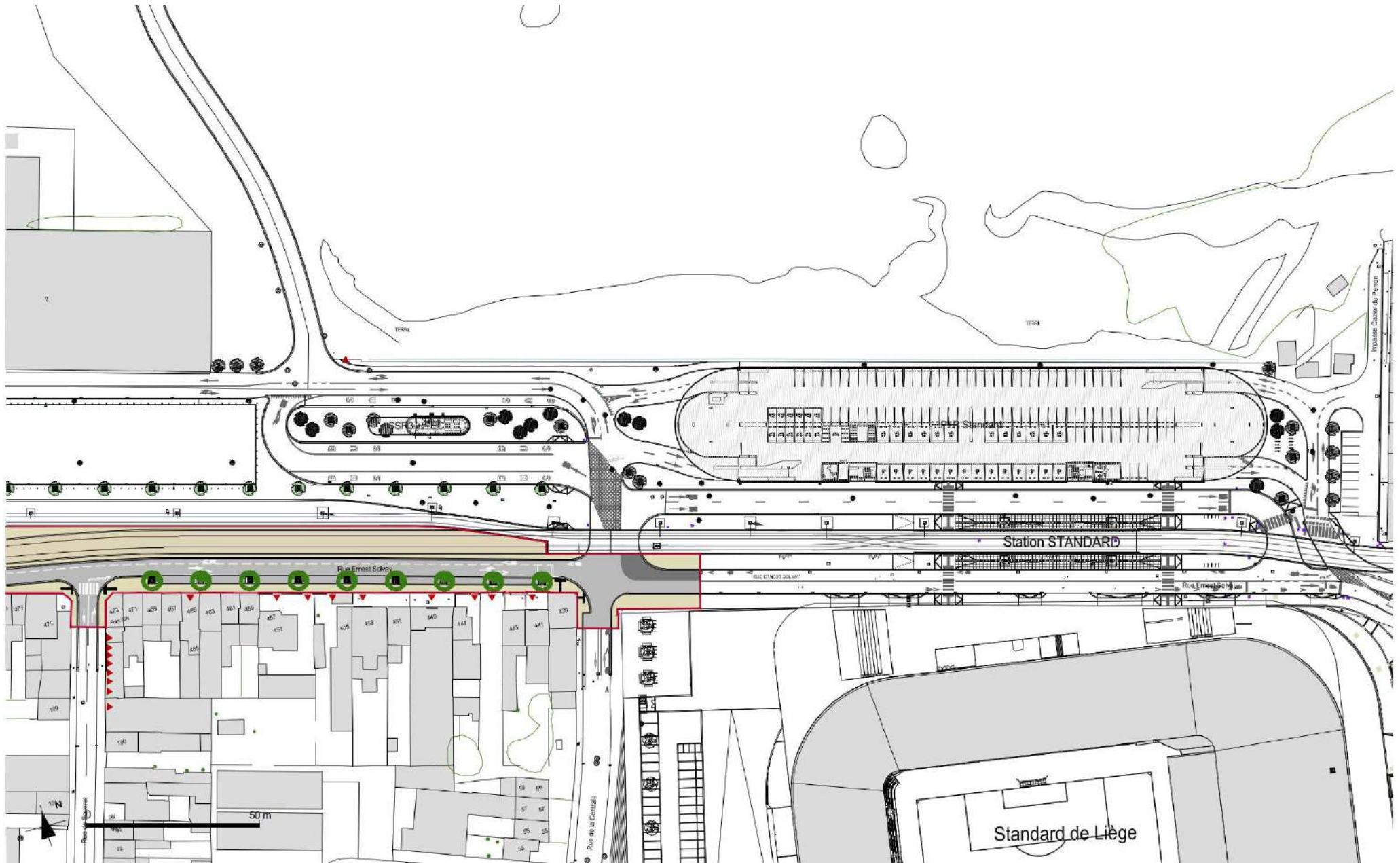


Standard : Enjeux de circulation

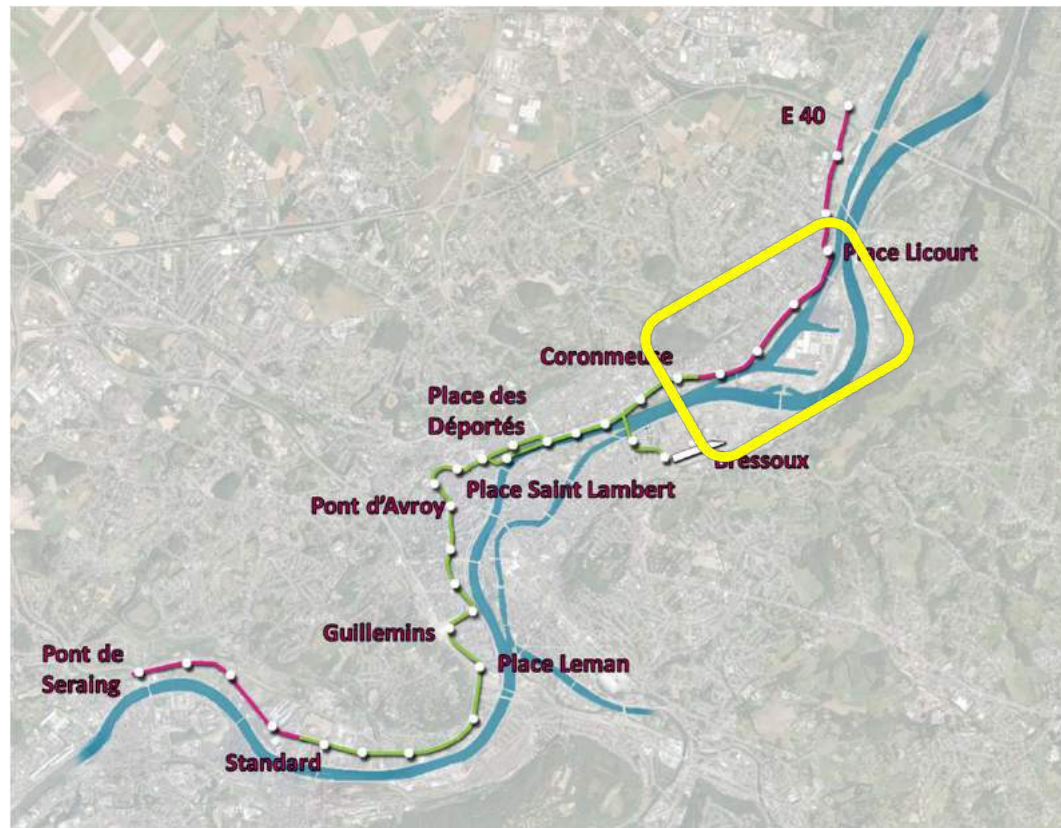








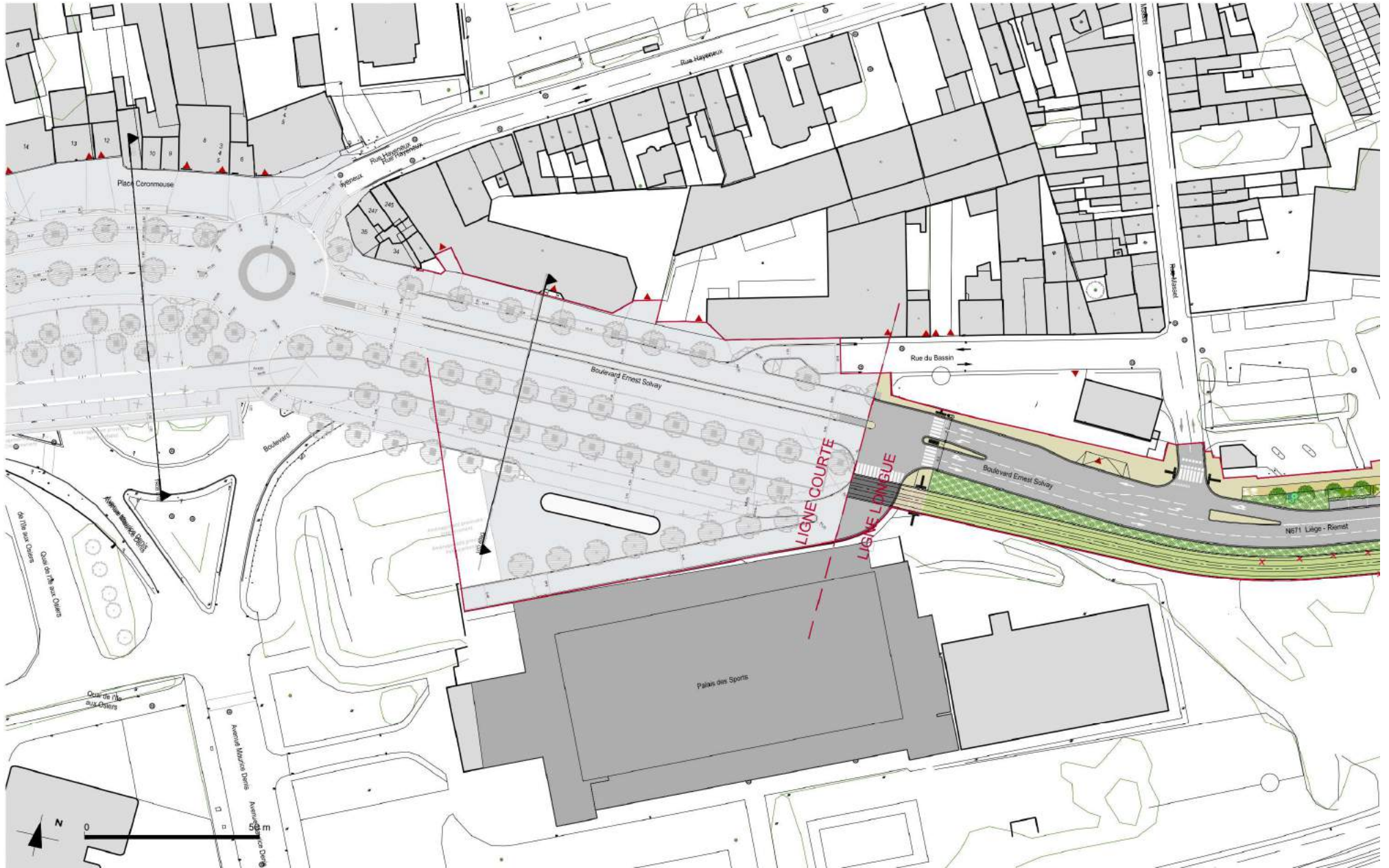
Coronmeuse - Licourt



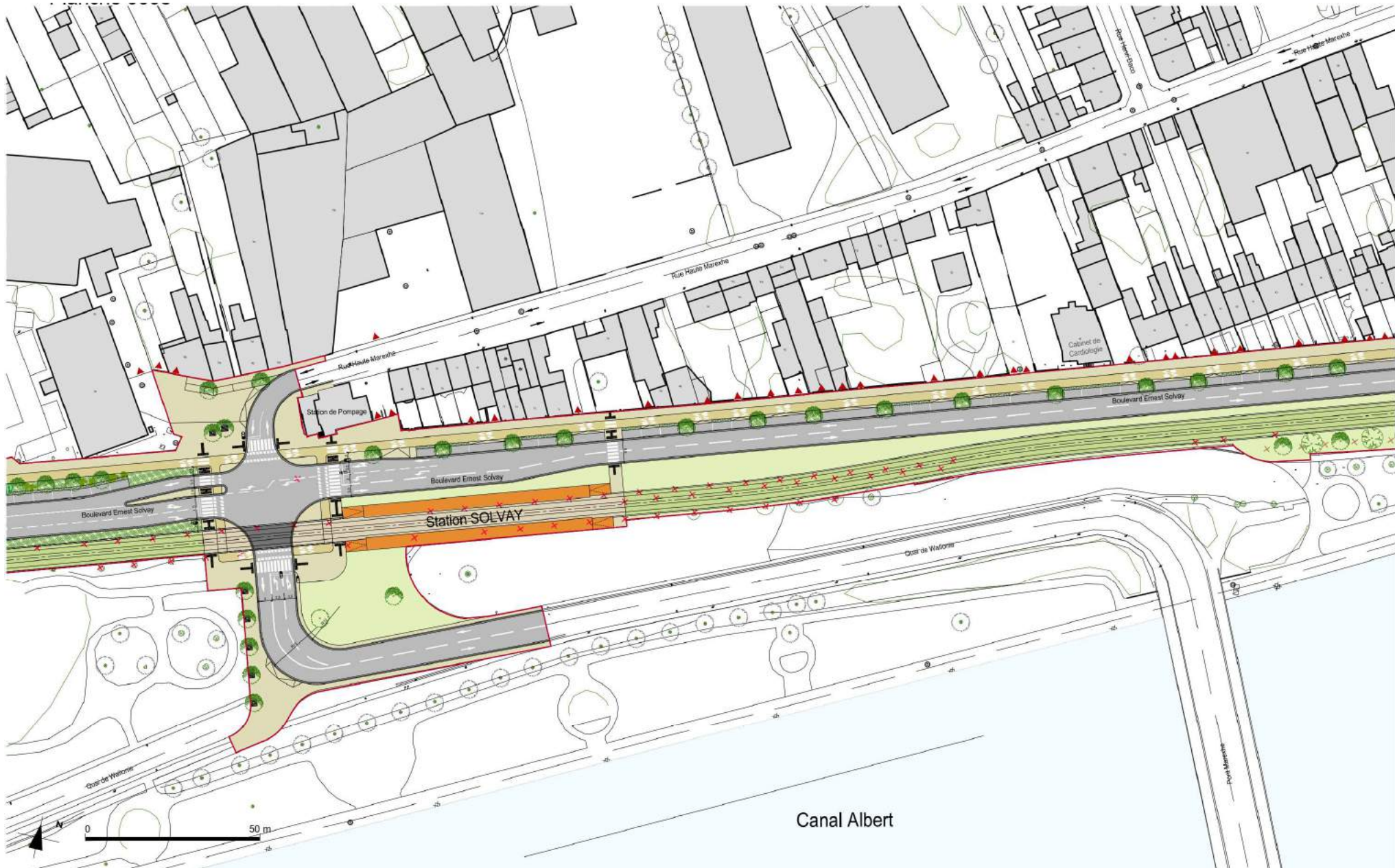
Herstal Sud : Enjeux de circulation



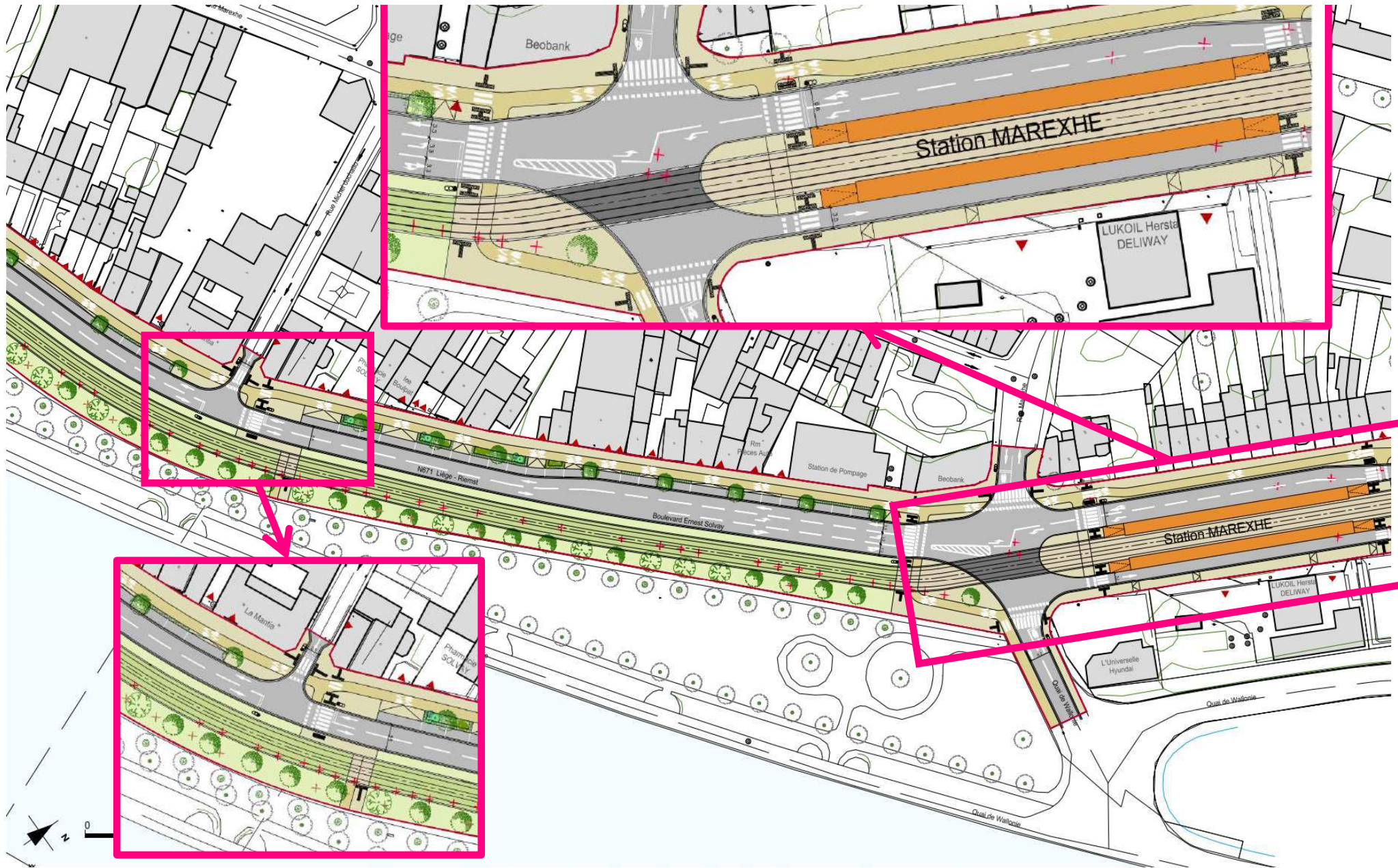


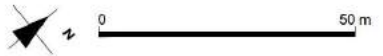
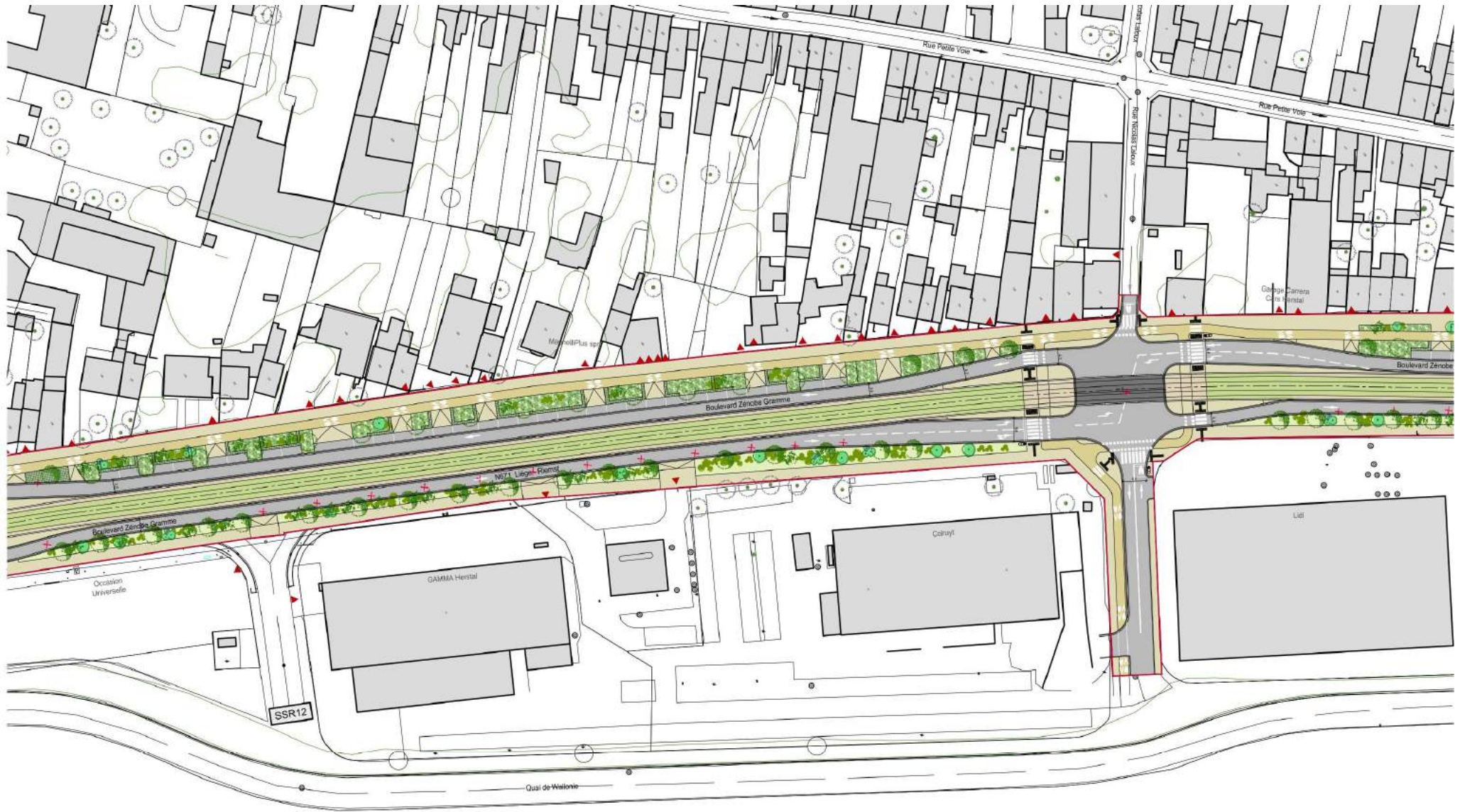


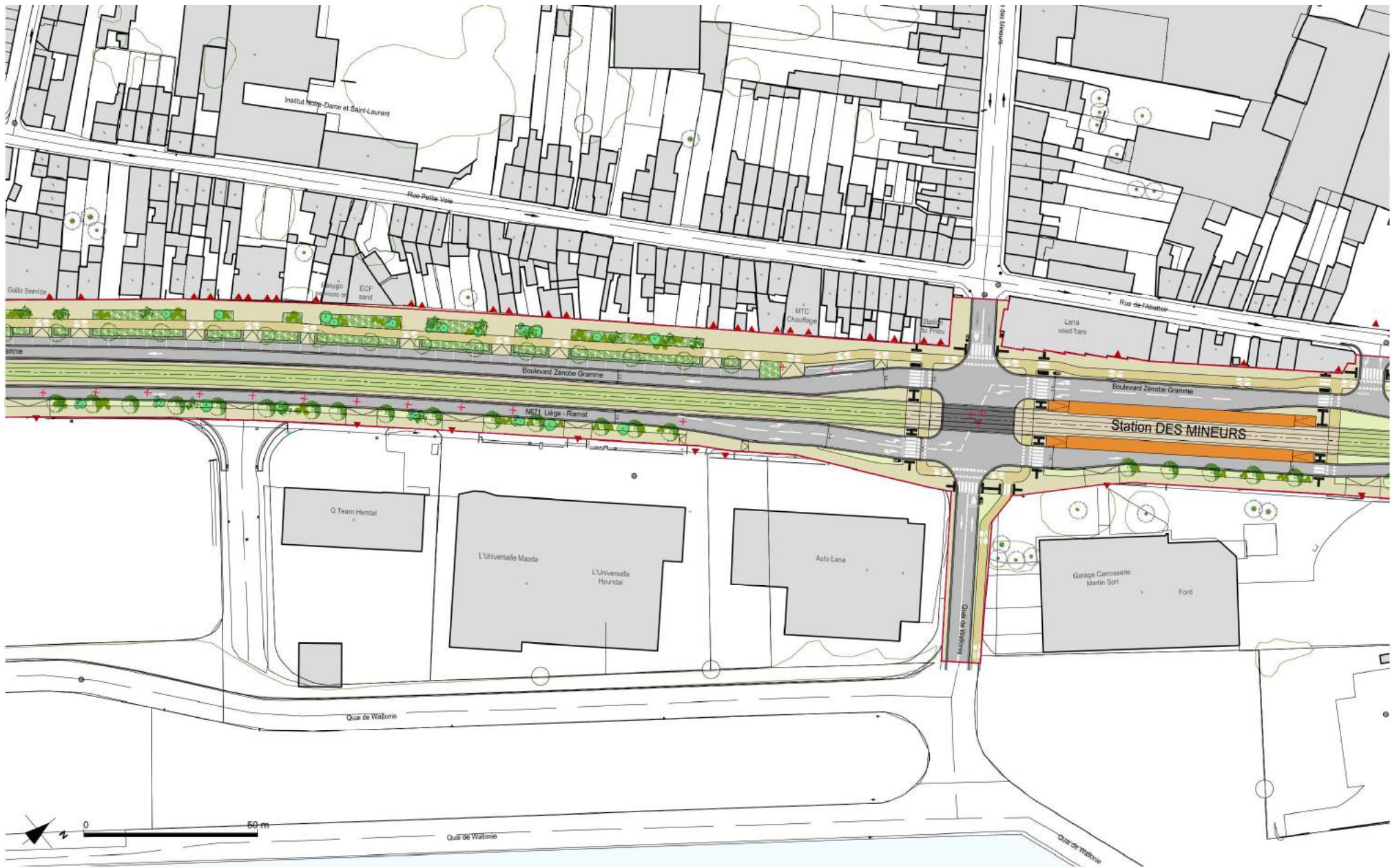




Canal Albert



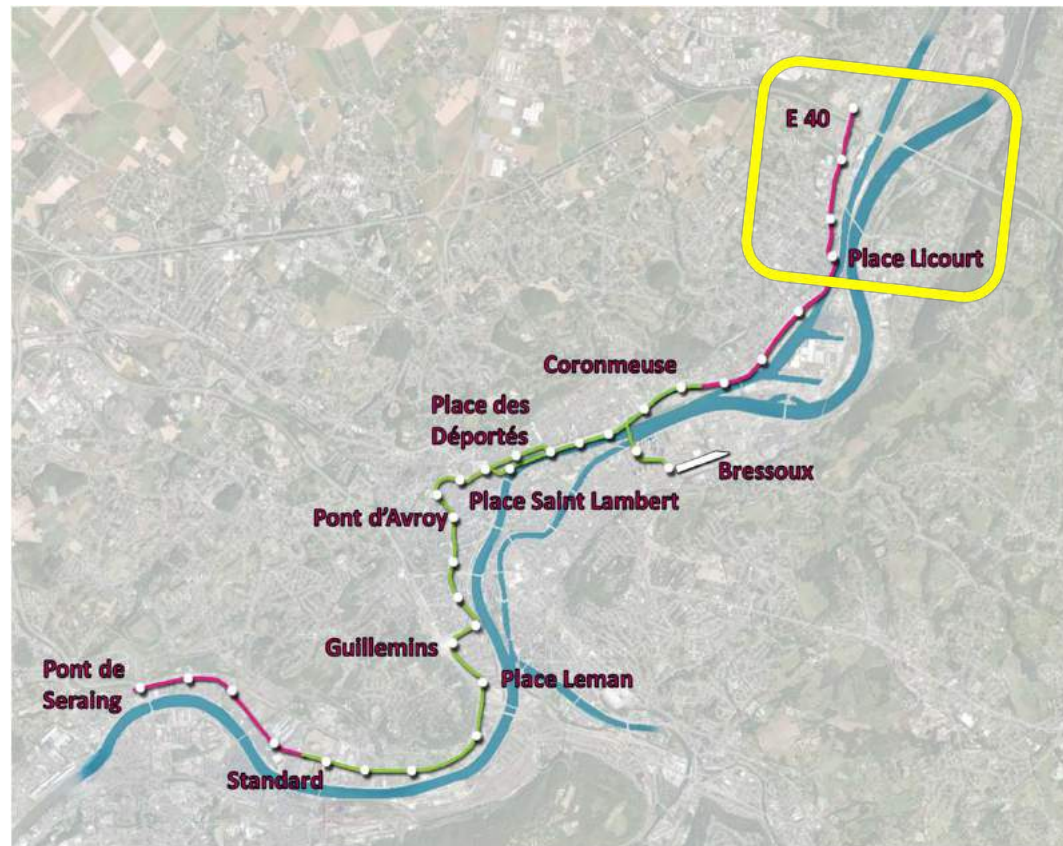






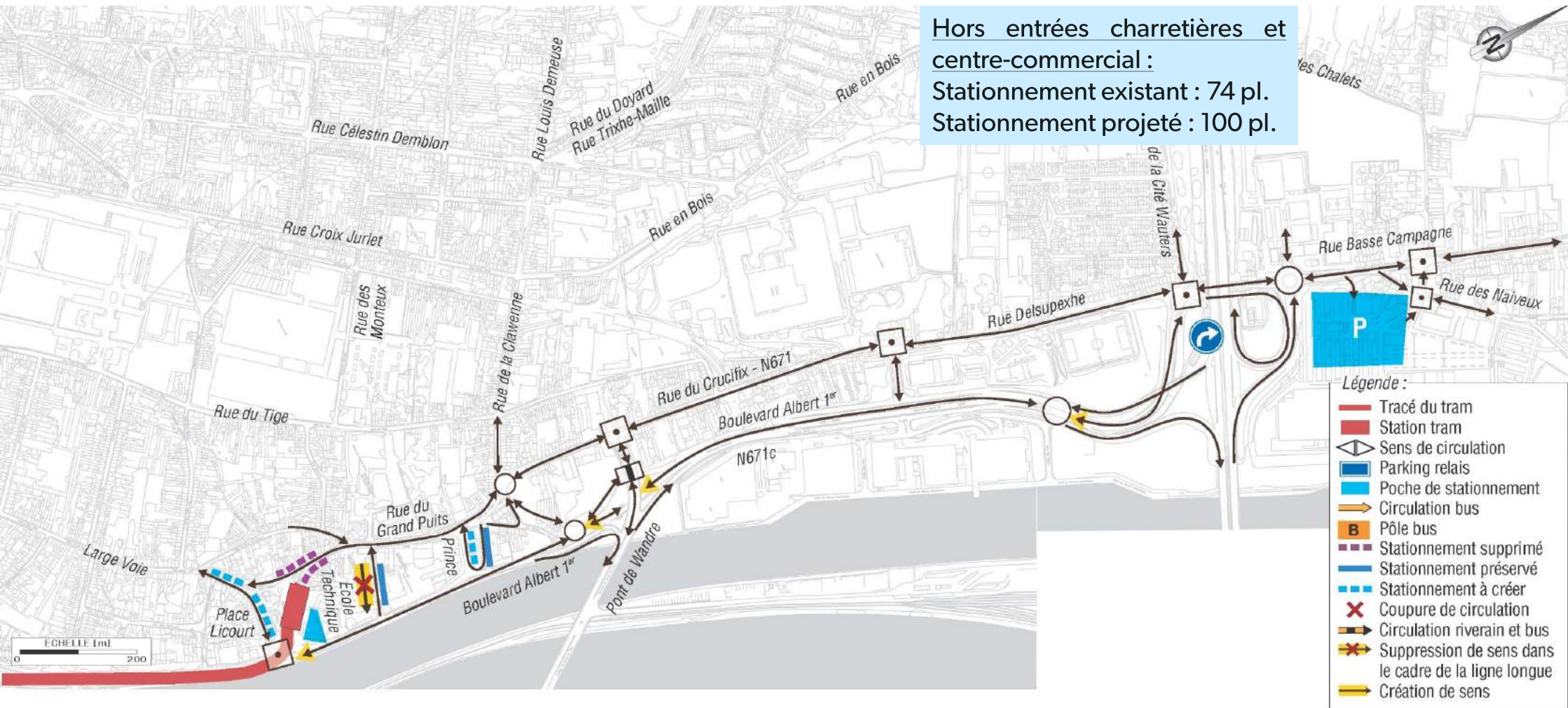
Canal Albert

Licourt – Basse Campagne



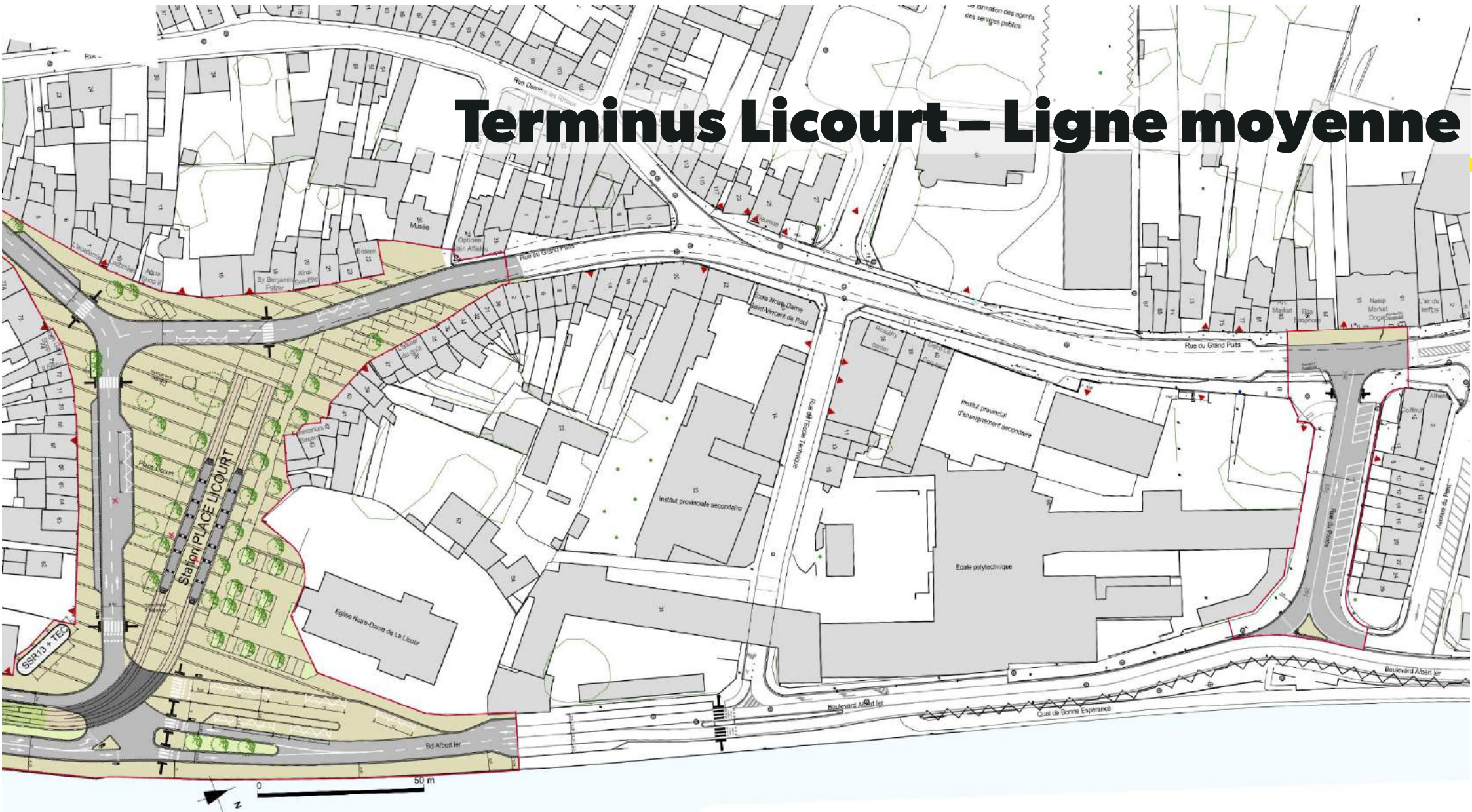
Herstal Nord : Enjeux de circulation (ligne moyenne)

Hors entrées charretières et centre-commercial :
 Stationnement existant : 74 pl.
 Stationnement projeté : 100 pl.

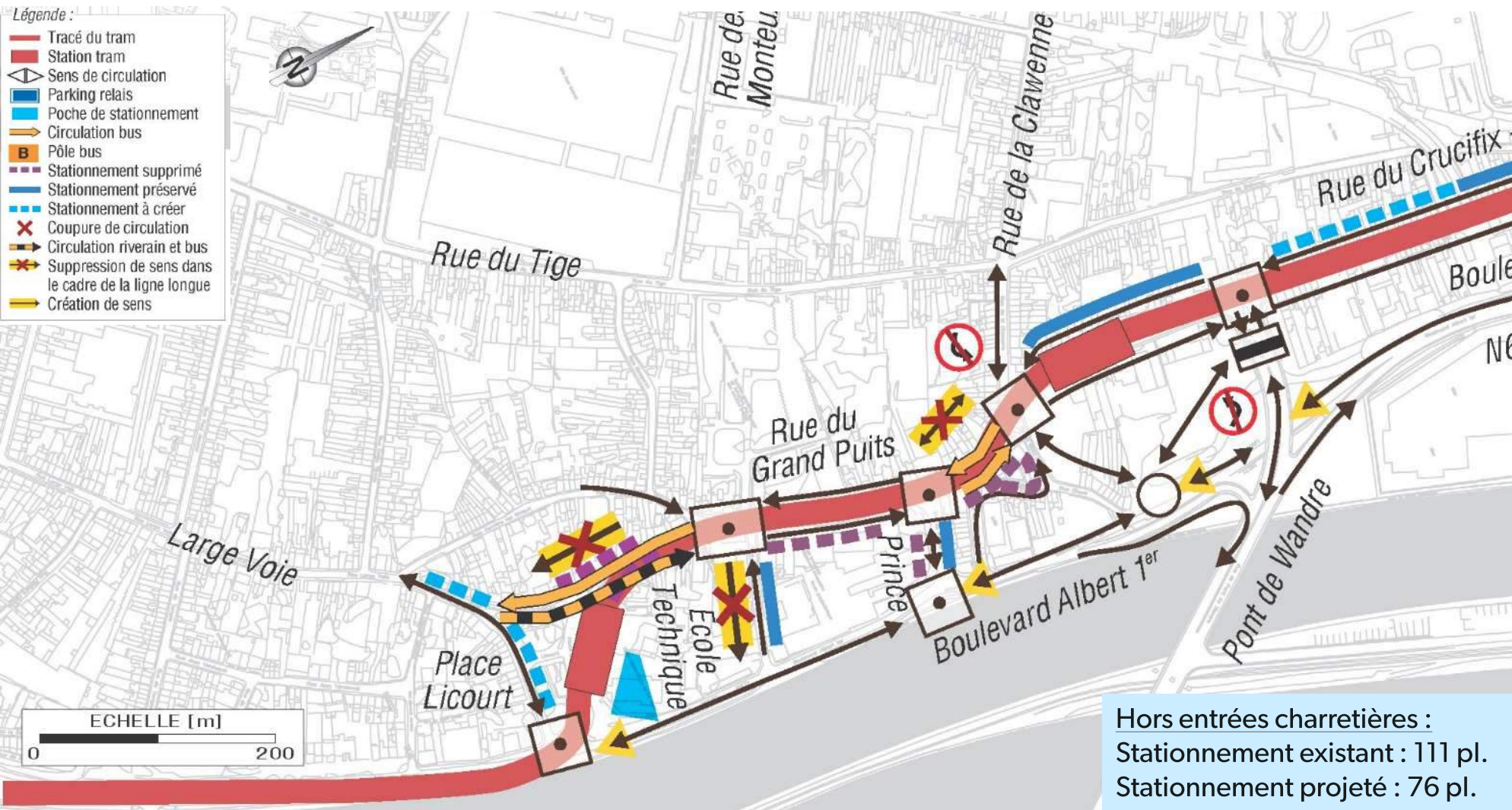




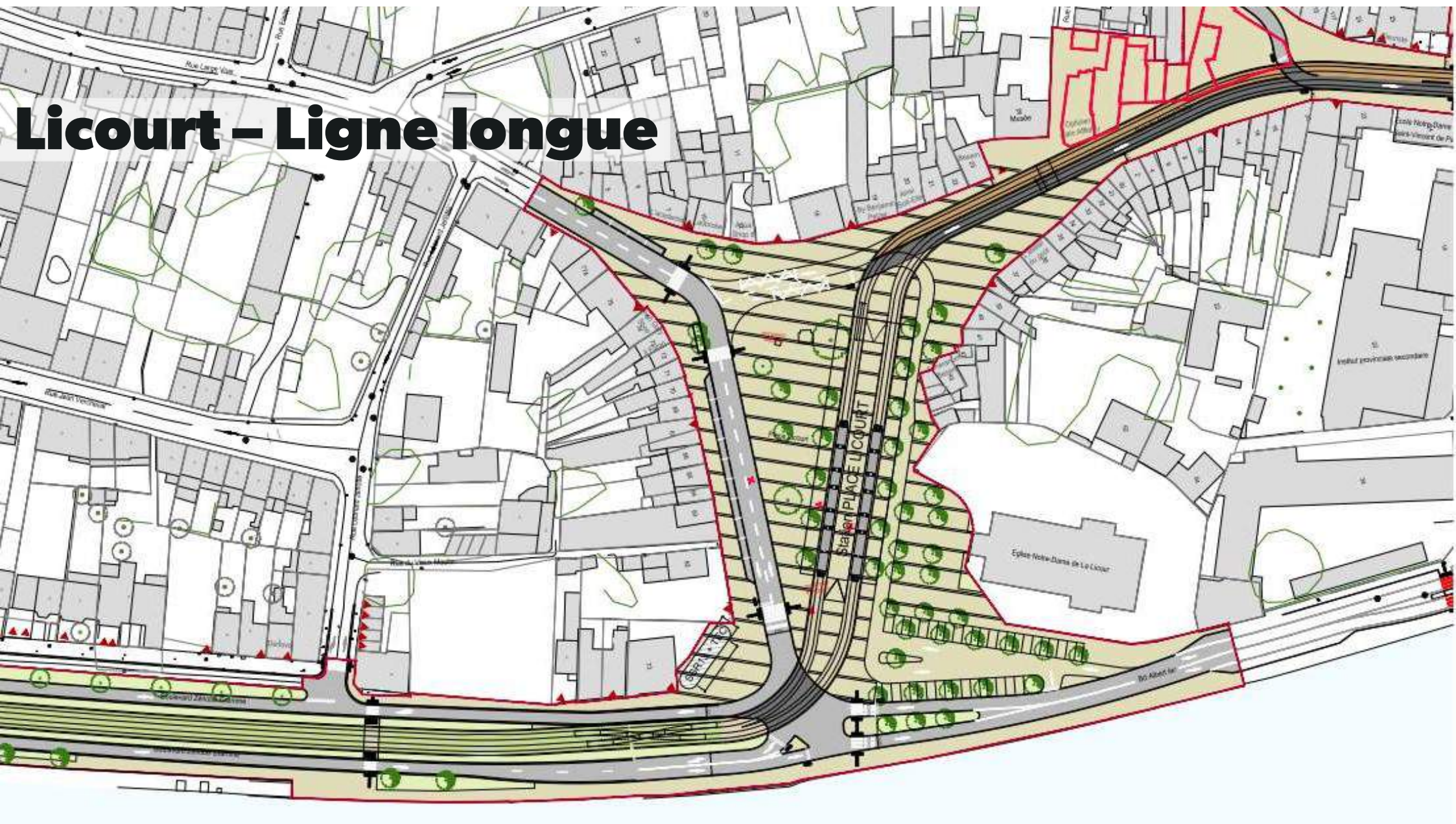
Terminus Licourt - Ligne moyenne



Herstal Nord : Enjeux de circulation (ligne longue) (1/2)

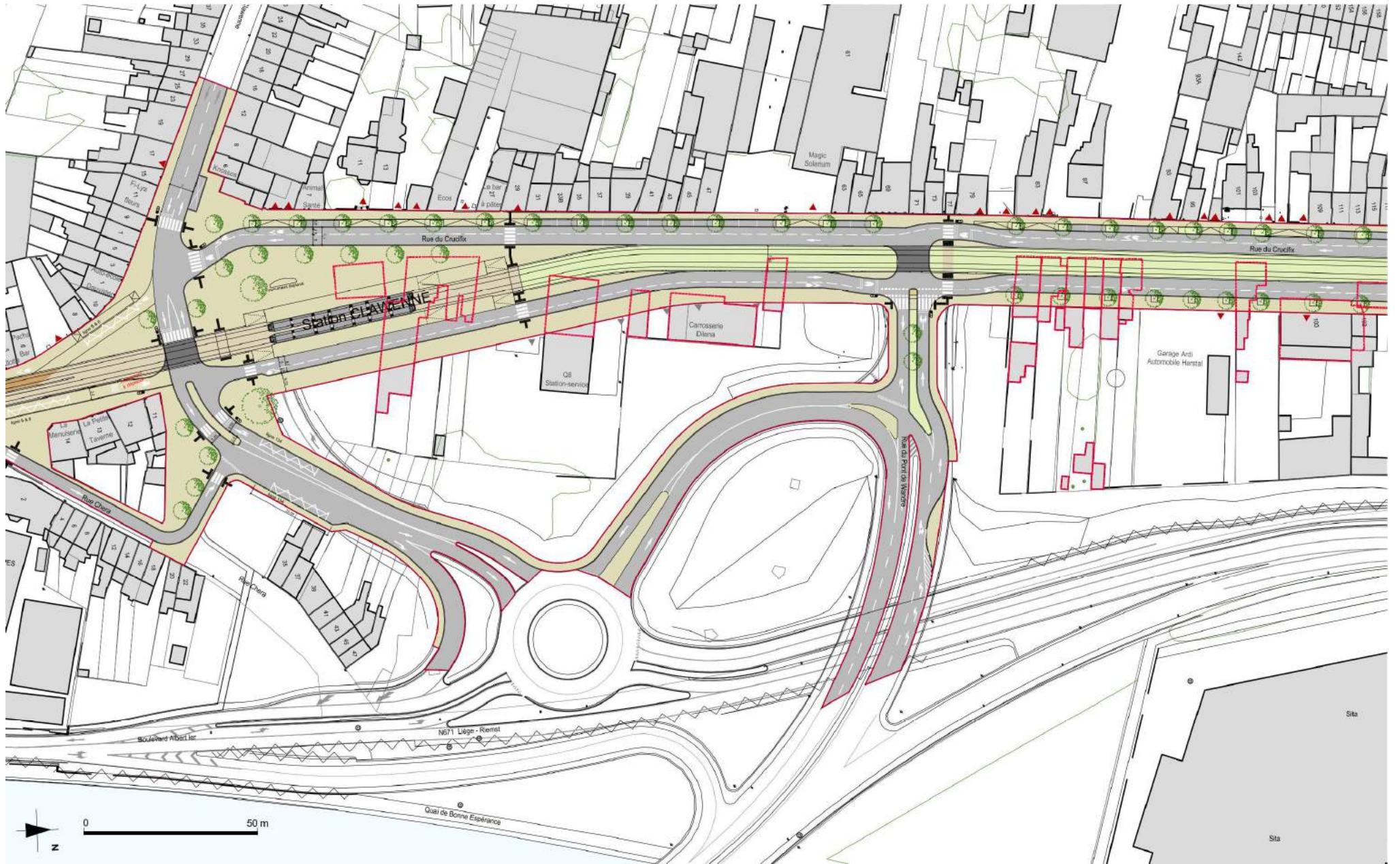


Licourt - Ligne longue

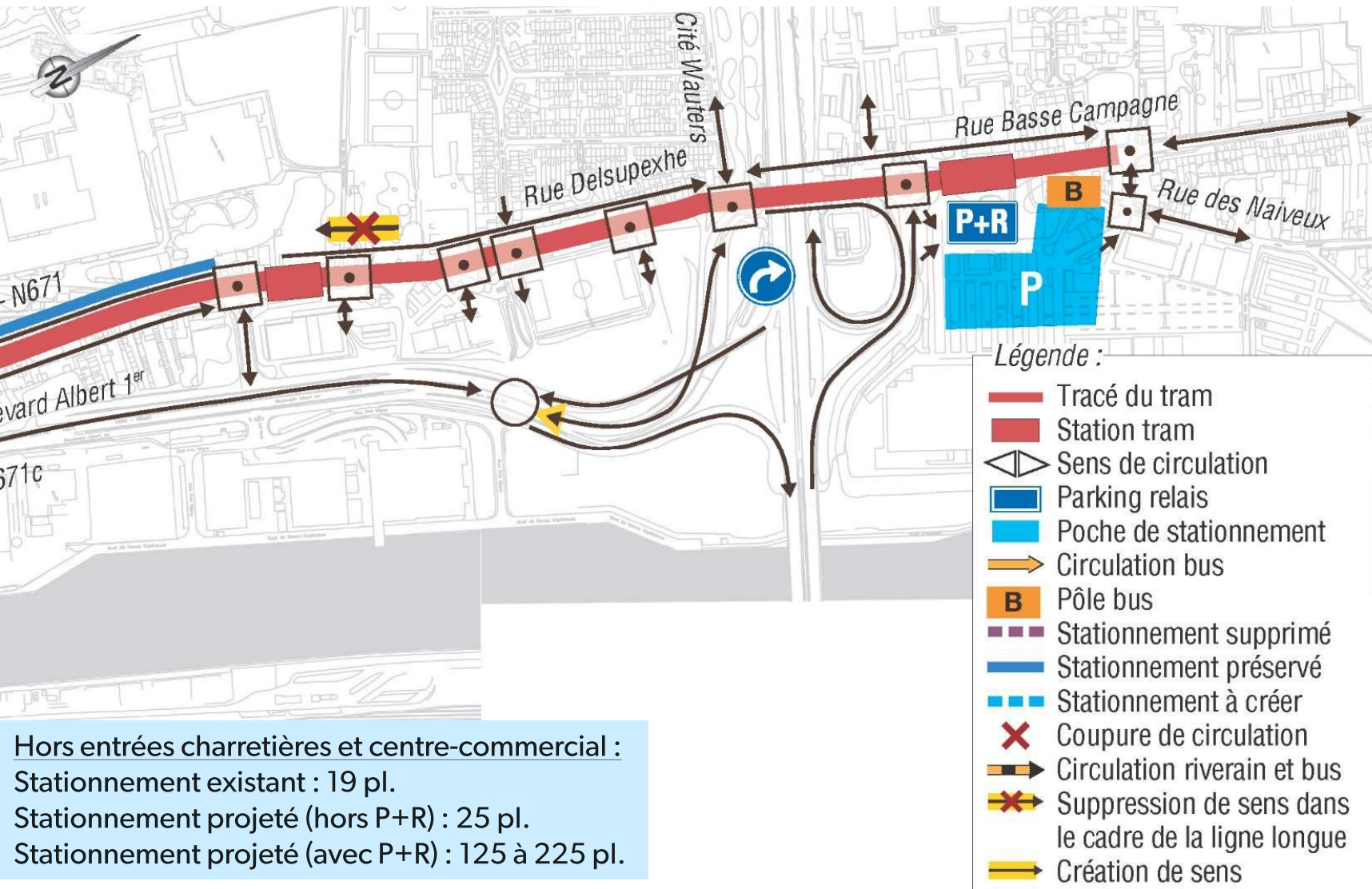


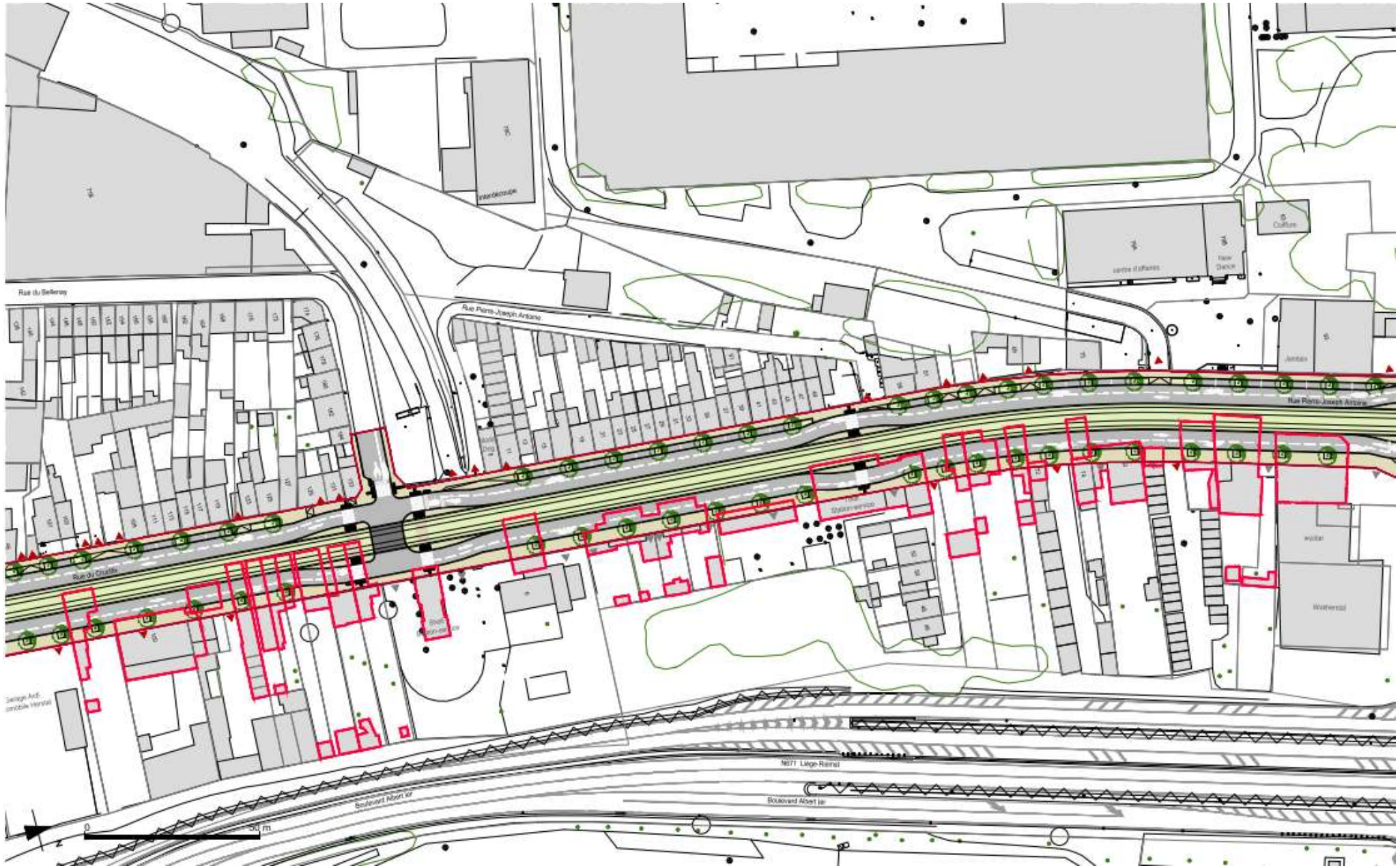






Herstal Nord : Enjeux de circulation (ligne longue) (2/2)





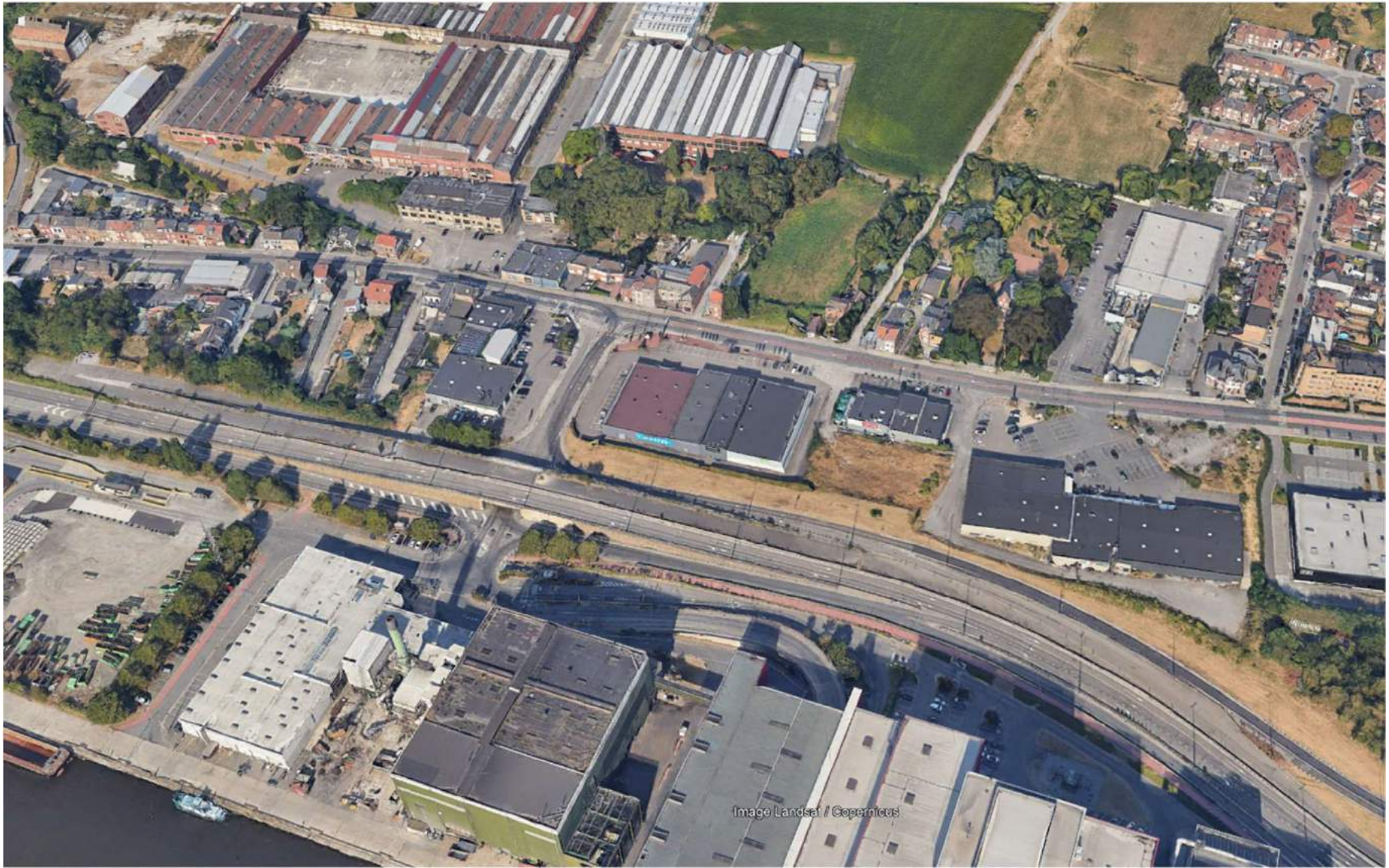
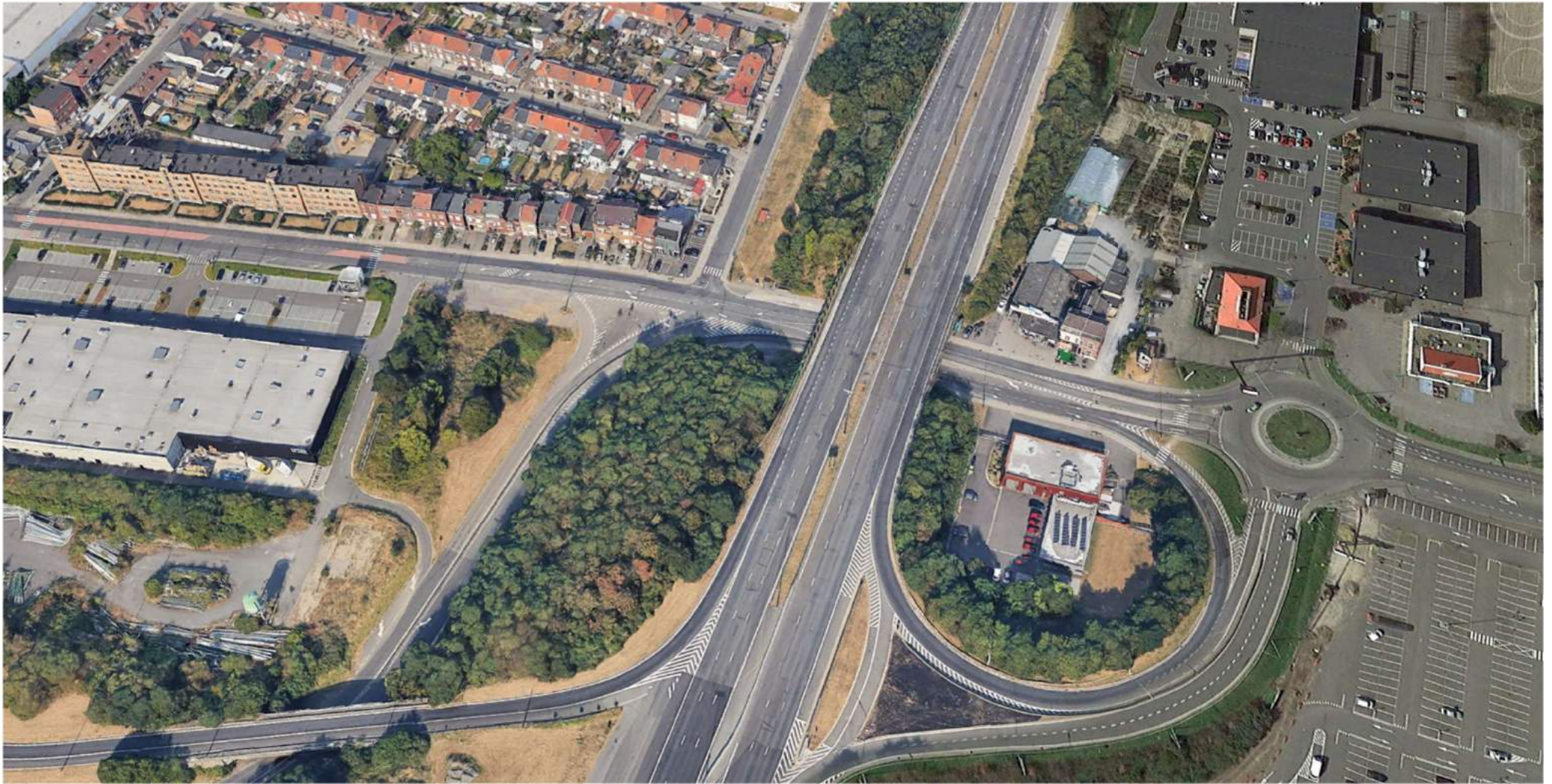
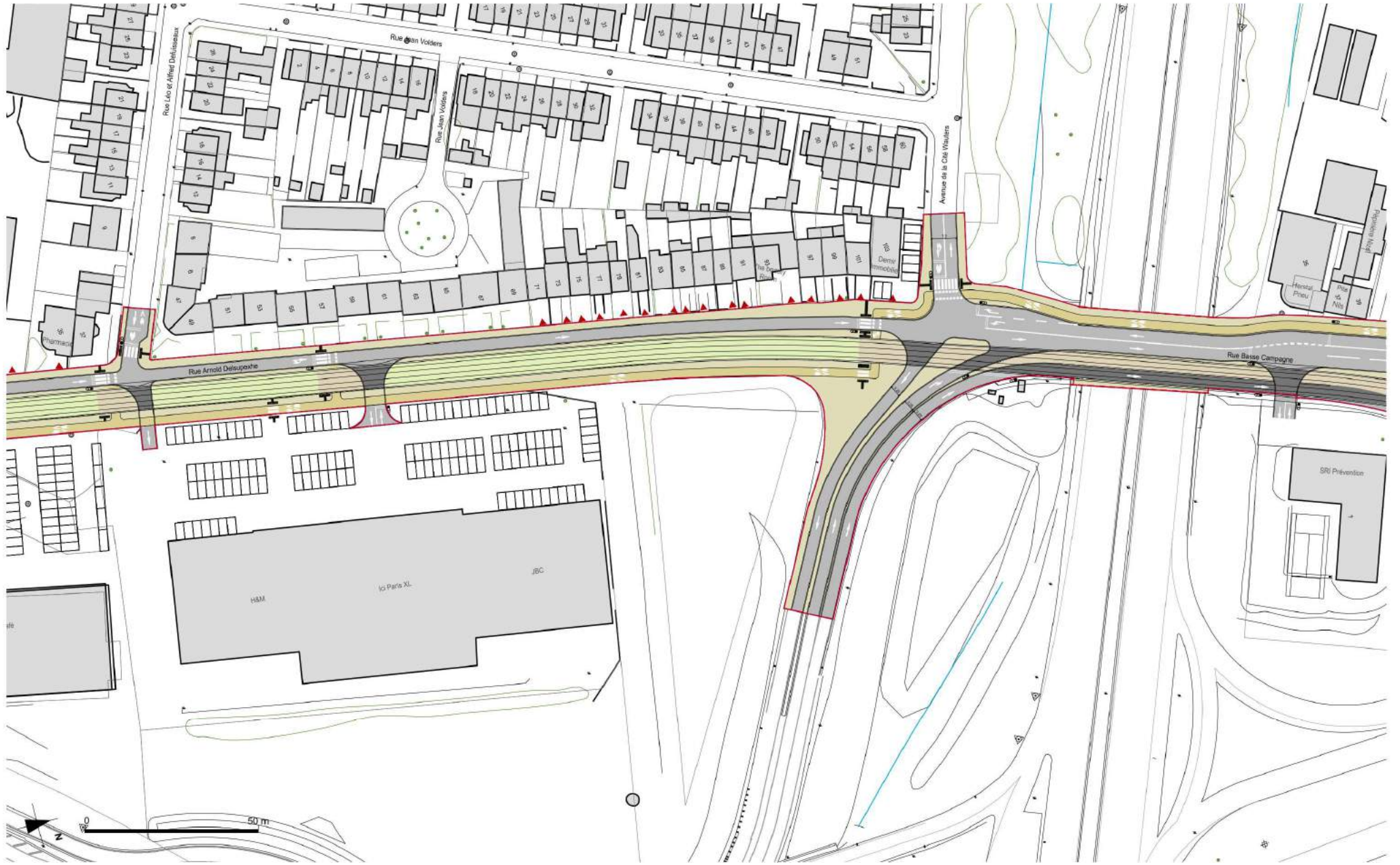
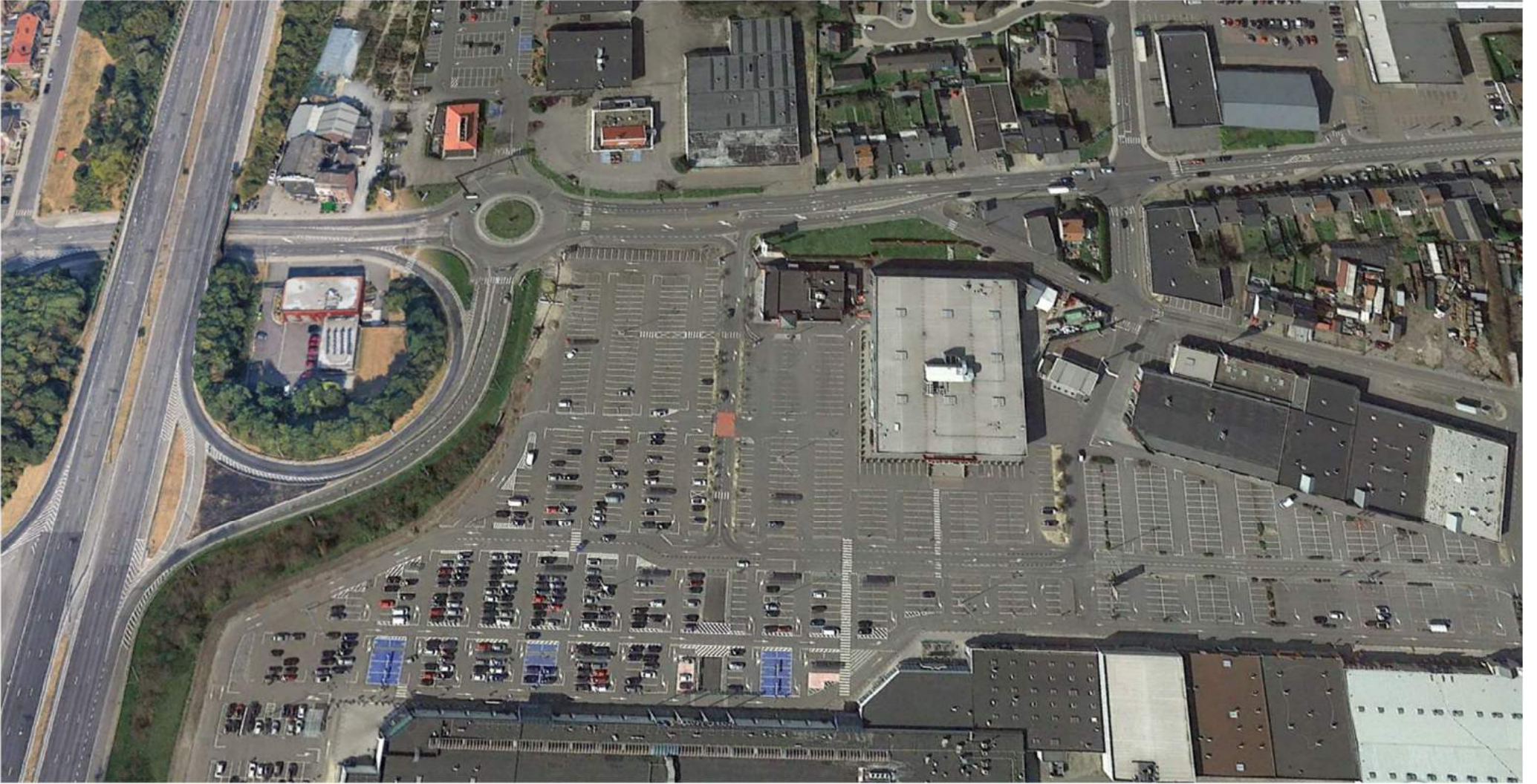


Image Landsat / Copernicus













Séance de questions et suggestions

L'espace tram – rue de la Cathédrale 96

Du mercredi au vendredi :
de 12 à 17h
Le samedi :
de 11 à 17 h





Clôture de la séance

Monsieur Jean-Louis Lefèbvre

Bourgmestre f.f. de la Ville de Herstal