

Goffe et de la place Saint-Lambert. Le GRACQ estime que des conflits entre usagers risquent d'apparaître à ces endroits.

Pouvez-vous nous renseigner sur les aménagements prévus aux portions précédemment citées ?

Est-il possible de répondre aux inquiétudes du GRACQ ? Avez-vous étudié leurs remarques ? Quelle est votre analyse à leur sujet ?

Qu'avez-vous entrepris pour remédier aux potentiels conflits entre usagers évoqués ?

Enfin, sera-t-il possible de mettre son vélo dans le tram en dehors des heures de pointe et en cas de besoin, pas de façon structurelle ? Il s'agit également d'une demande récurrente du GRACQ.

M. le Président. – La parole est à M. Nemes pour poser sa question.

M. Nemes (PTB). – Monsieur le Ministre, l'intégration des axes cyclistes dans le tram liégeois pose problème d'après les dires de certains Liégeois. Certains parlent même de fiasco. Le GRACQ Liège, seule association admise à consulter les plans, a émis des remarques sur plusieurs aspects du projet et, d'après l'association : « Sans plus d'ambitions à ces endroits, il ne sera pas possible de proposer des itinéraires cyclables continus et efficaces, les conflits entre usagers seront quotidiens. »

Pourtant, les modifications à faire ne semblent pas relever de l'impossible. M. Bierin vient d'en énumérer un certain nombre. Elles demandent simplement un avenant au permis.

Dans ce contexte, mes questions sont : allez-vous en concertation avec les associations faire un avenant au permis, dans le but d'intégrer d'une meilleure manière les axes cyclistes ? Allez-vous lever la clause de confidentialité sur ces plans ?

Pour finir, concernant le fait que seul le GRACQ Liège soit autorisé à consulter les plans dus à cette clause de confidentialité dont on vient de parler, allez-vous permettre à d'autres associations ou comités de quartier de les consulter ?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité. – Messieurs les Députés, comme vous le savez, la réalisation du tram de Liège et l'amélioration des infrastructures cyclables sont deux sujets qui me tiennent particulièrement à cœur. Je désire donc faire avancer au maximum ces deux éléments primordiaux de la politique de mobilité, dans toute la mesure du possible et en particulier dans une ville comme celle de Liège.

QUESTION ORALE DE M. BIERIN À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « LES AMÉNAGEMENTS PRÉVUS DANS LES PLANS DU TRAM DE LIÈGE AFIN DE FACILITER L'USAGE DU VÉLO »

QUESTION ORALE DE M. NEMES À M. HENRY, MINISTRE DU CLIMAT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MOBILITÉ, SUR « L'INTÉGRATION DES AXES CYCLISTES DANS LE TRAM LIÉGEOIS »

M. le Président. – L'ordre du jour appelle les questions orales à M. Henry, Ministre du Climat, de l'Énergie et de la Mobilité, de :

- M. Bierin, sur « les aménagements prévus dans les plans du tram de Liège afin de faciliter l'usage du vélo » ;
- M. Nemes, sur « l'intégration des axes cyclistes dans le tram liégeois ».

La parole est à M. Bierin pour poser sa question.

M. Bierin (Ecolo). – Monsieur le Ministre, le GRACQ de Liège, cette ASBL qui vise la promotion du vélo comme moyen de déplacement, se mobilise depuis l'annonce du projet de tram pour que celui-ci soit conçu en tenant compte des usagers à vélo. Cette association a été conviée à plusieurs rencontres avec l'OTW pour analyser, plan par plan, les aménagements cyclables prévus sur le parcours du tram, ce qui est évidemment tout à fait positif.

Si l'équipe du GRACQ se réjouit de ces rencontres, elle s'interrogeait, le 17 février, sur des portions importantes du parcours du tram qui, selon elle, à ce stade, ne seraient pas assez ambitieuses et ne permettraient pas de proposer des itinéraires suffisamment continus.

Il s'agit en premier lieu de la liaison entre la rue Hazinelle et le boulevard d'Avroy, du cheminement entre l'Opéra, la place du Marché et l'esplanade Saint-Léonard, et enfin de la mixité cyclo-piétonne rue de la

Concernant les portions du parcours pour lesquelles le GRACQ formule des remarques, l'OTW me précise certains points.

La rue Hazinelle est située face à la station tram Pont d'Avroy, dont le positionnement a été choisi afin qu'elle soit dans un alignement droit de rails, pour permettre l'accessibilité au tram avec une lacune minimale, c'est-à-dire la distance entre le tram et le quai.

De plus, les quais des stations sont situés 30 centimètres au-dessus du niveau des rails pour garantir une accessibilité de plain-pied au tram. Vu les nombreuses traversées piétonnes et de chaussée dans la zone, les rails doivent être posés à un niveau similaire à celui de la chaussée. Le quai de station est donc en saillie d'une trentaine de centimètres par rapport à son environnement, ce qui renforce un effet de « barrière » que représente la station. Il n'est pas possible d'aménager une continuité confortable pour les cyclistes entre la rue Hazinelle et l'espace central du boulevard à cet endroit.

Par contre, un soin tout particulier a été apporté aux traversées des cyclistes situées de part et d'autre, à savoir dans l'axe Pont d'Avroy et de la rue Saint-Gilles, ainsi qu'à hauteur du carrefour entre l'avenue Destenay et le boulevard d'Avroy.

Ces deux traversées offrent, en effet, une alternative à l'itinéraire place Cathédrale, place Saint-Paul, rue Hazinelle, boulevard d'Avroy par, d'une part, la rue Pont d'Avroy et, d'autre part, par la rue Saint-Remy et l'avenue Destenay.

Pour la zone du cœur historique, entre l'Opéra et l'esplanade Saint-Léonard, la Ville de Liège a fait le choix d'un espace partagé entre les modes actifs, dans lequel la place de chacun n'est pas imposée, pour inciter au respect mutuel, et limiter le différentiel des vitesses entre usagers. Il n'appartient pas à l'OTW de remettre en cause ces principes d'exploitation du domaine public qui ont déjà été définis.

Par ailleurs, il faut être conscient qu'il n'est pas possible d'organiser une circulation cycliste longue distance sécurisée via cet axe Feronstrée, compte tenu :

- des faibles largeurs disponibles entre les façades ;
- de la circulation dominicale du tram à double sens, en voie unique ;
- de la circulation automobile riveraine sur les voies de tram, à sens unique, dans certaines portions de la rue en dehors de cette période.

L'accessibilité cyclable riveraine reste toutefois possible.

Pour ce qui est de la rue de la Goffe, elle ne fait pas partie du périmètre d'intervention du tram, à l'exception de son raccord sur le giratoire à son extrémité.

Les conflits entre usagers qui pourraient y apparaître ne seront donc pas liés au projet du tram.

Concernant l'accès des vélos au tram, dans un premier temps, l'accès dans les trams ne sera autorisé qu'aux vélos pliables pliés, comme dans les autobus. En effet, un vélo prend beaucoup de place dans les véhicules, et complique fortement la circulation des passagers à bord, ce qui est source de conflits entre usagers. Le temps d'embarquement et de débarquement risque aussi d'être fortement augmenté.

Il est par ailleurs nécessaire de garantir l'accessibilité du tram aux personnes à mobilité réduite et aux familles avec poussettes, ce qui peut entrer en conflit avec la présence de vélos non pliables dans le tram.

Pour toutes ces raisons, l'OTW demande une période de six mois après la mise en service du tram, pour réaliser une évaluation sur la possibilité de laisser monter les vélos à bord.

Après cette phase d'observation de démarrage de l'utilisation du tram et d'observation de la fluidité des voyageurs dans les véhicules du tram, il pourrait être envisagé d'autoriser l'accès aux vélos « classiques », hors heure de pointe et avec un nombre maximum de vélos en même temps, comme c'est le cas, par exemple, à Bruxelles ou à Bordeaux.

Nous sommes conscients de la demande. Nous prenons cependant l'option de la prudence, puisque les projections en matière de fréquentation du tram le requièrent. L'objectif est que, malgré tout, le maximum de personnes puisse monter dans le tram avant même d'envisager la question des vélos. La bonne nouvelle est que le principe de l'évaluation de la situation après six mois est acquis et que nous avons bien l'intention de chercher une solution raisonnable à cette demande.

Concernant l'éventuelle modification du permis unique évoquée par M. Nemes, pour rappel, le projet du tram de Liège a obtenu un permis unique, délivré sur base d'un projet ayant fait l'objet de toutes les mesures de publicité légalement requises – étude des incidences sur l'environnement, enquêtes publiques, affichage –, offrant à chacun la possibilité de faire part de ses remarques, suggestions, voire d'introduire des recours contre la décision d'octroi.

Le GRACQ, comme d'autres associations et particuliers, a fait ses remarques, dont certaines ont été intégrées par le fonctionnaire délégué aux conditions de permis. Le GRACQ n'a pas introduit de recours contre la décision d'octroi de permis.

À ce stade du dossier, introduire une demande de permis modificative du permis de base en vue d'imposer son application dans le cadre du Contrat tram aurait pour incidences de geler la zone visée pendant toute la procédure et, au-delà, durant toute la période de

recommencement des études par Tram'Ardent, avec de très forts impacts organisationnels et temporels sur le chantier et la mobilité à Liège – un report de la date de mise en service du tram – ainsi que financiers. Ce n'est donc ni souhaitable ni raisonnable de s'engager dans ce type de procédure au risque de retarder grandement un service de transport public très attendu par les habitants.

Ceci étant, il est tout à fait possible que, dans le cadre de la mise en place par la Ville de Liège de ces axes cyclistes, certains aménagements réalisés dans le cadre du tram soient adaptés, comme c'est déjà le cas actuellement, et cela restera le cas lorsque le tram aura été mis en service.

Concernant l'accessibilité aux plans, le processus contractuel de partenariat public-privé prévoit que le prestataire réalise ses projets de plan, que l'on appelle les « plans pro », sur base du permis et de ses conditions d'octroi, des évolutions éventuelles du contexte et de l'intégration de son système. Ces plans pro sont ensuite soumis à l'OTW qui synthétise les remarques des différents acteurs locaux, c'est-à-dire les GRD, les administrations locales et régionales, et cetera, ainsi que les remarques liées au système de tram. Ces remarques sont ensuite transmises à Tram'Ardent pour qu'il adapte son projet et le soumette à nouveau à l'approbation, dans un parcours itératif.

Après validation des plans pro, Tram'Ardent les affine alors pour arriver à un niveau de plan d'exécution, que l'on appelle les « plans exe », qui sont à nouveau soumis pour validation suivant le même processus. Pour s'assurer que toutes les remarques qui seraient faites lors de la validation des plans exe soient bien transmises sur chantier, Tram'Ardent a prévu la réalisation de plans dits « Bons pour exécution » qui intègrent ces dernières remarques.

La consultation des plans n'est donc pas si évidente à mettre en place, étant donné les contraintes que je viens de citer. Toutefois, afin de pouvoir améliorer au maximum les aménagements, à mon initiative, le GRACQ a été invité à pouvoir accéder aux plans en cours et à rendre ses différentes remarques, lesquelles sont alors intégrées à celles de l'OTW, dans la mesure du possible.

C'est pourquoi une clause de confidentialité a été demandée au GRACQ pour leur permettre de formuler des remarques et suggestions sur ces plans tout en évitant leur diffusion prématurée, car il s'agit par définition de plans temporaires, qui évoluent en permanence et qui n'ont aucune valeur contractuelle ou légale avant leur adoption définitive par l'OTW.

Il y a aussi un timing à respecter. Vous avez d'ailleurs, Monsieur Nemes, encore récemment déploré le retard pris dans la réalisation du tram. Il faut s'inscrire dans les étapes en cours. Il y aura aussi d'autres étapes ultérieures.

Pour répondre à votre question d'une consultation plus large, aujourd'hui, la nouvelle version de la plupart des plans pro du tracé est validée. Ils seront consultables à l'espace tram, lorsque celui-ci pourra rouvrir, en fonction des contraintes sanitaires.

En conclusion, je tiens à rappeler qu'il s'agit d'un projet de tram structurant à l'échelle de la ville, entamé de longue date, qui doit intégrer au maximum les infrastructures cyclables, et non l'inverse. N'oublions pas non plus que, en matière cyclable, les mentalités ont fortement évolué depuis l'adoption du permis du tram et je m'en réjouis. Je pense que la Ville de Liège est actuellement dans une bonne dynamique au niveau des aménagements cyclables. On vient de loin de ce point de vue là, il y a beaucoup d'aménagements en cours et encore à faire.

Enfin, de nombreux aménagements cyclables sont prévus dans les prochaines années sur le territoire de la ville dans le cadre du PIMPT. La ville a rentré un dossier de candidature dans le cadre de l'appel à projets Wallonie cyclable pour renforcer sa politique cyclable sur les voiries communales. De nombreux itinéraires cyclables seront donc réalisés dans les prochaines années et seront parfois plus efficaces pour les cyclistes qu'un itinéraire parallèle au tracé du tram. Ce n'est pas forcément le premier objectif du point de vue de la « cyclabilité ».

Le GRACQ est et reste un allier pour développer une politique cyclable ambitieuse en Wallonie. C'est la raison pour laquelle j'estime que sa consultation est nécessaire dans la réalisation des différents projets cyclables et d'infrastructures en Wallonie.

M. le Président. – La parole est à M. Bierin.

M. Bierin (Ecolo). – Tout d'abord, le GRACQ ne parlait pas de fiasco. Ce n'est pas exactement ce que vous avez dit, Monsieur Nemes, mais vos propos pouvaient donner cette impression.

Merci pour ces réponses complètes, claires et volontaristes, Monsieur le Ministre. Concernant le cheminement vélo, elles semblent plutôt rassurantes ou nécessitent de contacter un autre acteur, à savoir la ville, concernant une des zones évoquées.

Enfin, merci également pour cette ouverture à la demande concernant le vélo dans le tram dans des circonstances limitées et bien précises. Je pense que l'OTW s'y montrait apparemment plutôt fermé jusqu'ici. Encore une fois, on peut donc saluer votre volontarisme pour intégrer ces différents modes de transport durable.

M. le Président. – La parole est à M. Nemes.

M. Nemes (PTB). – Monsieur le Ministre, merci pour les quelques descriptions techniques de certaines solutions qui seront abordées. Maintenant, ce qui me

tracasse, c'est que, dans certaines solutions que vous amenez ici, on va clairement frontalement dans un conflit entre piétons et cyclistes. Je pense vraiment que ce n'est pas souhaitable et que cela rejoint l'inquiétude du GRACQ, qui préconise d'éviter ce genre de situation si l'on veut aller vers une mobilité où le vélo peut prendre toute sa place.

Ensuite, ce n'est pas tous les jours que l'on éventre les rues de Liège. À l'époque où l'on parle de consultation citoyenne et de transparence, et cetera, on voit ici que l'on est plutôt à côté de la plaque à ce niveau-là. Ce serait vraiment dommage, dans ce moment où l'on remet en question toute la mobilité dans le centre de Liège, d'accoucher de quelque chose qui ne permet pas aux vélos de fonctionner comme l'acteur de mobilité que l'on aimerait qu'il soit.

On est ici dans un PPP qui a été imposé par vous-même, Monsieur le Ministre. C'est pour cela qu'il y a de la confidentialité derrière toutes les mesures techniques que vous venez d'expliquer sur la procédure pour qu'un plan soit activable. À vous entendre, en fait, il n'y a pas de souci, il y a une transparence vu que l'on transmet au GRACQ. Dans ce cas, pourquoi le GRACQ se plaint-il du manque de transparence ? C'est la question qui se pose sur base de votre réponse.

Enfin, je rappelle en termes de consultation que ce n'est pas uniquement écouter les gens. Selon un élu liégeois, lors du permis unique, toutes les suggestions avaient été écartées par vous-même pour gagner du temps. Cela pose vraiment question sur un chantier de cette ampleur-là.