

**Permis unique N° D3200/62063/RGPED/2013/14/MJ/tr - PU  
& F0218/62063/PU3/2013.3/L28.801/CV/FF**

**Permis unique**

*Décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement*

**Références :**

DO3 : D3200/62063/RGPED/2013.14/MJ-PU

DO4 : F0218/62063/PU3/2013.3/L28801

**LE FONCTIONNAIRE TECHNIQUE ET LE FONCTIONNAIRE DELEGUE,**

Vu la demande de permis unique, avec procédure de modification/suppression de voirie, introduite le 18 mars 2013 par la SOCIETE REGIONALE WALLONNE DU TRANSPORT dont le siège social est établi avenue Gouverneur Bovesse 96 à 5100 JAMBES, tendant à implanter et à exploiter **une ligne de tram entre Sclessin et Coronmeuse avec stations et parkings-relais, une antenne vers Droixhe et un dépôt-centre de maintenance à Bressoux**, l'ensemble de ce projet étant situé sur le territoire de la Ville de LIEGE et, ponctuellement pour un aménagement de voirie publique, sur le territoire de la commune de HERSTAL ;

*Fondements légaux*

Vu le Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie ;

Vu les lois du 21 avril 1810 et suivantes, coordonnées par arrêté royal du 15 septembre 1919, organisant notamment la surveillance et la police des mines ;

Vu la loi du 28 novembre 1964 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique ;

Vu la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit ;

Vu le décret du Conseil régional wallon du 7 juillet 1988 sur les mines ;

Vu le décret du 30 avril 1990 sur la protection et l'exploitation des eaux souterraines et des eaux potabilisables ;

Vu le décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets ;

Vu le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu le décret du 6 décembre 2001 relatif à la conservation des sites natura 2000 ainsi que la flore et la faune sauvages ;

Vu le décret du 27 mai 2004 relatif au Livre Ier du Code le Environnement ;

Vu le décret du 27 mai 2004 relatif au Livre II du Code de l'environnement, constituant le Code l'Eau ;

Vu le décret du 5 décembre 2008 relatif à la gestion des sols ;

*Fondements réglementaires*

Vu les dispositions non abrogées en Région wallonne du Règlement général pour la protection du travail ;

Vu les arrêtés royaux du 28 avril 1884 (police des mines), du 5 mai 1919 (Règlement général de police des mines, minières et carrières souterraines), du 10 juin 1974 sur les puits et issues de mines ;

Vu l'arrêté royal du 10 mars 1981 rendant obligatoire le Règlement général sur les installations électriques ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 relatif à la procédure et à diverses mesures d'exécution du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 3 mars 2005 relatif au Livre II du Code de l'environnement, contenant le Code de l'eau ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 mars 2005 relatif au Livre Ier du Code de l'environnement ;

Vu les arrêtés du Gouvernement wallon déterminant les conditions sectorielles et intégrales relatives aux installations classées par l'arrêté du 4 juillet 2002 susvisé;

*Visas des formalités requises*

Vu la demande de permis unique dont l'objet peut être décrit comme suit :

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- la création d'une ligne de tram dans l'agglomération liégeoise, située dans la vallée de la Meuse, entre Sclessin et Coronmeuse, ainsi qu'une antenne vers Droixhe, avec stations ;</li> <li>- l'implantation et l'exploitation d'un dépôt, centre de maintenance, station de services et installations y annexées, à Bressoux;</li> <li>- le réaménagement des espaces traversés ;</li> <li>- les aménagements des carrefours impactés par les reports de circulations liés à l'insertion du tram;</li> <li>- les aménagements de zones d'intermodalité Bus-Tram;</li> <li>- l'implantation et l'exploitation de parkings-relais, de sous-stations électriques, de locaux d'exploitation et installations y annexées ;</li> </ul> |
|---|

Vu l'ensemble des pièces du dossier ;

Vu la réunion d'information préalable qui s'est tenue le 29 mai 2012 sur le territoire de la Ville de Liège et les éléments d'informations, observations et suggestions récoltés dans ce cadre où le projet dans sa globalité a été présenté, la présente demande de permis unique constituant la première phase d'un projet global de ligne de tram élargie entre Jemeppe sur Meuse et Herstal ;

Vu l'étude des incidences sur l'environnement réalisée, dont la portée a pris en compte le projet global, les incidences susceptibles d'être générées par la demande de permis unique relative à la première phase devant être cumulées avec celles qui découleraient de l'éventualité que des tronçons complémentaires soient réalisés, et ce, même si la première phase du projet est configurée en telle manière qu'elle puisse être mise en œuvre indépendamment de la concrétisation de la seconde ;

Vu l'avis préalable du Département de la Nature et des Forêts du 28 mars 2013 mentionnant que le dossier présenté est complet pour ce qui le concerne, qu'il souhaite être consulté lors de la phase des demandes d'avis, que le projet ne se trouve pas à l'intérieur du périmètre d'un parc naturel ;

Vu le procès-verbal de clôture d'enquête publique établi par la Ville de LIEGE attestant que les avis d'enquête ont été affichés le 8 avril 2013 et maintenus lisibles du 15 avril 2013 au 14 mai 2013 inclus ; que l'enquête publique a donné lieu à des courriers comportant un total de 478 signatures dont deux pétitions comportant respectivement 105 signatures et 61 signatures, et 5 remarques orales pendant l'enquête ; que la séance publique de clôture d'enquête a eu lieu le 15 mai 2013 et n'a pas donné lieu à observation lors de cette séance ;

Vu le procès-verbal de clôture d'enquête publique établi par la Ville de HERSTAL attestant qu'il a été satisfait aux formalités de l'enquête réalisée du 15 avril au 14 mai 2013 inclus qui n'a donné lieu à aucune observation écrite ou orale ;

Vu le procès-verbal de clôture d'enquête publique établi par la Ville de SERAING attestant qu'il a été satisfait aux formalités de l'enquête réalisée du 15 avril au 14 mai 2013 inclus qui n'a donné lieu à aucune observation écrite ou orale ;

Vu le procès-verbal de clôture d'enquête publique établi par la commune de SAINT NICOLAS attestant qu'il a été satisfait aux formalités de l'enquête réalisée du 15 avril au 14 mai 2013 inclus qui n'a donné lieu à aucune observation écrite ou orale ;

*Visas des consultations*

**Vu l'avis favorable conditionnel du CWEDD du 6 mai 2013 parvenu le 13 mai 2013, qui estime que les auteurs ont livré une étude de très bonne qualité et que les autorités compétentes y trouveront les éléments pour prendre leur décision ; que cet avis comporte les éléments utiles suivants :**

#### **« AVIS SUR LA QUALITÉ DE L'ÉTUDE »**

##### Au niveau du contenu

L'étude est extrêmement détaillée, claire et très bien structurée. Elle s'appuie sur, coordonne et complète de manière remarquable, plusieurs études de grande qualité dans un contexte très complexe au vu de la nature du projet, de son caractère inédit et du grand nombre de projets en cours dans le périmètre d'étude.

Le CWEDD apprécie notamment :

- l'excellente et très complète présentation du projet ;

- la prise en compte tout au long de l'étude des remarques émises dans le cadre de la consultation du public ;
- la qualité du chapitre consacré au climat et à la qualité de l'air qui comprend des évaluations de la consommation énergétique annuelle du trafic routier et des émissions de polluants et gaz à effet de serre associées au trafic routier selon plusieurs scénarios et périmètres ;
- la qualité et la minutie du chapitre consacré à l'urbanisme et au paysage avec analyse AFOM pour chaque tronçon de ce projet qui s'étend sur une longueur de 17,5 km ;
- la grande qualité et l'analyse en profondeur des alternatives ;
- la qualité des recommandations émises ;
- la présence de nombreuses figures, ce qui facilite la compréhension du fond.

#### Au niveau de la forme

Le CWEDD apprécie particulièrement la structuration générale de l'étude, la mise en page soignée, la présence de résumés ainsi que la grande qualité des cartes et figures présentées.

#### Le résumé non technique

Le CWEDD estime que le résumé non technique est de bonne qualité. En effet, ce document reprend les principaux éléments de l'étude, permet au lecteur d'en avoir une vision synthétique et de se forger une opinion. Le Conseil apprécie les nombreuses planches qui illustrent chaque tronçon du parcours et permettent aux habitants d'appréhender correctement, quartier par quartier, le tracé du tram et les aménagements connexes. La conclusion générale mérite mention par sa qualité au regard de la complexité du projet. Le Conseil regrette cependant l'absence d'un lexique définissant les sigles qui parsèment le texte (P+R, UVP/jour, GLO, etc.).

### **AVIS SUR L'OPPORTUNITÉ ENVIRONNEMENTALE DU PROJET**

Le CWEDD remet un avis favorable sur l'opportunité environnementale du projet dans la mesure où les recommandations des auteurs et les remarques du Conseil expliquées ci-dessous sont prises en compte.

En effet, comme les auteurs d'étude, le CWEDD estime que l'insertion d'une première ligne de tramway dans le bassin liégeois constitue le fer de lance d'une évolution positive en ce qui concerne la conception de la mobilité et de l'espace urbain dans le centre-ville. En outre, il relève que la mise en œuvre du projet :

- répond à l'objectif de la Ville de Liège de diminuer la pression automobile dans le centre-ville ;
- améliore la convivialité de nombreux espaces publics et espaces de circulation, en y limitant la place de la voiture et en y réaménageant à dessein les voiries, en particulier sur les boulevards et les quais de Meuse ;
- aura un impact positif sur les parts de marché des transports en commun et sur l'amélioration nécessaire du premier réseau de transport en commun de Wallonie ;
- permettra d'améliorer de manière significative les conditions de déplacement des usagers lents ;
- aura un impact direct sur l'amélioration de la qualité de l'air au centre-ville ;
- permettra de réduire les nuisances sonores de manière perceptible sur de nombreuses voiries.

Cependant, le CWEDD regrette que la demande de permis unique ne porte pas sur l'ensemble du tracé envisagé (ligne longue). En effet, la mise en œuvre de la ligne longue permettrait au projet de desservir une plus grande partie de l'agglomération en intégrant au sud et au nord des zones à forte densité de population, de proposer plus de solutions de rabattement aux navetteurs étant donné la position de stations de tête et parkings-relais (P+R) à proximité directe de sorties de l'A604 à Jemeppe et de l'E40 à Herstal et de réaliser des économies d'échelle au niveau du chantier.

Le CWEDD constate que le demandeur a suivi un grand nombre de propositions d'amélioration des auteurs dans sa demande de permis.

Le CWEDD apprécie particulièrement la prise en compte de l'adaptation du tracé du tram par l'avenue Rogier afin notamment de conserver l'alignement de platanes remarquables et les arbres à haute valeur patrimoniale

situés le long du boulevard d'Avroy (P(Tr6-7)i-2)<sup>1</sup>, des aménagements recommandés avenue Blonden (P(Tr6-7)i-1) et de l'organisation des traversées des places Saint-Lambert (P(Tr6-7)i-8) et des Déportés (P(Tr8-11)i-1).

A l'instar des auteurs, le CWEDD insiste pour que l'indispensable restructuration du réseau de bus s'effectue de manière à présenter un projet « tram + bus » global et intégré afin d'éviter l'apparition d'un réseau de transport en commun à deux vitesses.

En ce qui concerne les mesures de portée générale, le CWEDD appuie toutes les mesures des auteurs et insiste particulièrement sur les suivantes<sup>2</sup> (suivant la numérotation de l'étude) :

- *Mesure GI-5* : Réaliser une mission d'inventaire de terrain pour détecter la présence éventuelle de population(s) de crapauds calamites dans les friches étendues situées dans l'emprise du projet, plus particulièrement à Sclessin près du Pont des Modeleurs.
- *Mesure GI-6* : Éviter autant que possible la suppression d'arbres existants. A ce titre, le CWEDD salue l'option prise d'éviter le site propre du parc d'Avroy. Cependant, à l'instar des auteurs, il estime que le projet mérite également d'être adapté place des Déportés, à proximité du parc de Droixhe, à Coronmeuse et place Licourt (demande de permis ultérieure).
- *Mesure GI-7* : Adapter les listes de plantations du projet afin de restreindre le choix d'espèces exotiques et de proscrire systématiquement les espèces invasives.
- *Mesure GI-14* : Mener une étude de marché pour évaluer et optimiser les capacités futures des P+R et définir la tarification P+R à adopter.
- *Mesure GI-15* : Mettre en œuvre un plan d'actions pour favoriser l'attractivité des P+R, en particulier auprès des navetteurs.
- *Mesure GI-19* : Améliorer l'aménagement et la sécurisation des passages piétons dangereux.
- *Mesure GI-21* : Privilégier la végétalisation de la plate-forme pour limiter les bruits à l'émission.

De plus, le CWEDD s'interroge sur l'absence d'approbation formelle et de communication de l'Etude Transurbaine et du Plan Urbain de Mobilité. En effet, cette étude et l'établissement d'une vision planifiée de la mobilité et de l'aménagement du territoire au niveau de l'agglomération auraient permis de mieux appréhender la pertinence de la demande de permis.

En ce qui concerne les mesures particulières, le CWEDD appuie toutes les mesures des auteurs et insiste particulièrement sur les suivantes :

- *P(Tr3)i-2* : favoriser l'intégration paysagère, améliorer la lisibilité des circulations et tenir compte des projets de développement du stade à hauteur de la station Standard ;
- *P(Tr4-5)i-2* : améliorer les aménagements aux abords de la station Val-Benoît ;
- *P(Tr4-5)i-7* : adapter les aménagements à une vision urbanistique globale de l'esplanade des Guillemins ;
- *P(Tr6-7)i-2* : conserver les quatre groupes d'arbres et sujets remarquables menacés par la variante Rogier, en particulier le trio de platanes ;
- *P(Tr8-11)i-11* : revoir les aménagements de l'avenue de Lille ;
- *P(Tr8-11)i-12* : adapter le tracé du tram afin de conserver les arbres remarquables (dont un Gingko et un Pterocarya) et à valeur patrimoniale à Droixhe ;
- *P(Tr8-11)i-13* : revoir les aménagements de la station de Bressoux, rue Dieudonné Defrance ;
- *P(Tr8-11)i-16* : Prévoir un rejet direct des eaux pluviales générées par le centre de maintenance et de remisage (CMDR) de Bressoux en Meuse ;
- *P(Tr8-11)i-17* : prévoir une collecte spécifique des eaux pour le P+R de Bressoux et les renvoyer vers un séparateur d'hydrocarbures ;
- *P(Tr8-11)i-19* : améliorer la lisibilité d'accès au P+R de Bressoux et assurer, dans un deuxième temps, la création d'un accès automobile direct depuis l'E25.

<sup>1</sup> Les lettres et numéros renvoient aux numéros des mesures dans l'étude.

<sup>2</sup> Les mesures en caractères italiques sont celles que le demandeur s'est engagé à suivre dans la demande de permis.

Le CWEDD note que le demandeur s'est engagé à prendre en compte l'ensemble des mesures proposées par les auteurs relatives au chantier. Il insiste néanmoins particulièrement sur la prise en compte des mesures suivantes (C-7 et C-9) :

- *éviter que le chantier ne génère des perturbations compromettant l'intégrité et la santé d'éventuels arbres, arbustes et haies à conserver sur le périmètre d'intervention et aux abords ;*
- *éviter toute introduction ou dissémination d'espèces invasives durant le chantier en imposant des dispositions précises via le cahier des charges. Cette mesure revêt une importance particulière étant donné l'abondance des populations d'espèces invasives au long du tracé et qui entraîne un risque élevé de dissémination lors des terrassements si des précautions strictes ne sont pas appliquées.*

Enfin, en ce qui concerne la demande ultérieure de permis unique pour la ligne longue, le CWEDD appuie toutes les mesures particulières des auteurs et insiste particulièrement sur les suivantes :

- **P(Tr1-2)i-1** : revoir les aménagements à la station multimodale de Jemeppe ;
- **P(Tr8-11)i-9** : conserver les platanes à valeur patrimoniale le long de la rue Ernest Solvay à Coronmeuse ;
- **P(Tr9)i-1** : conserver les alignements d'arbres situés le long de la rue E. Solvay ;
- **P(Tr9)i-3** : revoir les aménagements de la place Licourt ;
- **P(Tr10)i-1** : revoir les aménagements place du Douzième de Ligne (station Clawenne) ;
- **P(Tr10)i-3** : étudier le positionnement du P+R et de la station ACEC en fonction de la reconversion du site des ACEC et de ses alentours.

Comme les auteurs, le CWEDD insiste sur l'importance de reconsidérer ultérieurement la variante de desserte de la zone commerciale par-delà l'E40 à Herstal, par exemple dans le cadre du dépôt de la demande de permis pour la ligne longue.

#### REMARQUES AUX AUTORITES COMPETENTES

En ce qui concerne les mesures de portée générale, le CWEDD appuie toutes les mesures des auteurs et insiste particulièrement sur les suivantes :

- **Mesure GI-13** : mener une réflexion sur la reconversion de certaines zones desservies par le tram ;
- **Mesure Le\*-1** : adapter la politique de stationnement en/hors voirie dans l'hypercentre de Liège à la mise en œuvre du projet ;
- **Mesure Ge\*-6** : mener une étude globale de transport intermodal de la circulation automobile à l'échelle de l'agglomération liégeoise ;
- **Mesure Ge-7** : envisager une étude de faisabilité pour la mise en œuvre d'un péage routier autour de Liège.

En ce qui concerne les mesures particulières, le CWEDD appuie toutes les mesures des auteurs et insiste particulièrement sur les suivantes :

- **P(Tr3)e-1** : réaliser un schéma d'aménagement des abords du Stade dans le cadre des projets de diversification et d'extension du Standard ;
- **P(Tr4-5)e\*-1** : mener une réflexion d'ensemble pour les aménagements de la station Modeleurs et de ses alentours ;
- **P(Tr6-7)i-2** : revoir les aménagements du parc et du boulevard d'Avroy. Le CWEDD estime que la Ville doit saisir l'opportunité d'agrandir le parc sur l'actuel site propre des bus ;
- **P(Tr6-7)i-19** : envisager la mise en place d'une zone 30 rue Léopold ou proposer un itinéraire cyclable alternatif à la rue Léopold pour les liaisons vers Outremeuse (via la rue Souverain-Pont et la rue Neuvise) ;
- **P(Tr6-7)e-1** : prévoir l'aménagement du terre-plein « Charlemagne » ;
- **P(Tr6-7)e\*-2** : mener une réflexion d'ensemble sur la fonction de l'espace public central du boulevard d'Avroy entre la station Charlemagne et la station Pont d'Avroy. Le CWEDD estime que les objectifs de la Ville de diminuer de 20% la capacité d'accès automobile au centre-ville et de rendre aux piétons de nombreux espaces mettent en question la pertinence de conserver cette fonction en ce lieu ;
- **P(Tr6-7)e-5** : mener une réflexion sur le devenir de l'îlot Tivoli en intégrant le passage du tram ;
- **P(Tr6-7)e-9** : envisager une nouvelle recomposition de l'îlot Potiérue – Féronstrée – Saint Jean-Baptiste ;
- **P(Tr8-11)i-19** : améliorer la lisibilité d'accès au P+R de Bressoux et assurer, dans un deuxième temps, la création d'un accès automobile direct depuis l'E25.

Le CWEDD recommande également de réaménager les quais de Meuse entre le projet FEDER (rond-point dit « Prémontrés ») et le projet de tram (qual de la Batte) selon les mêmes principes que pour ces deux projets.

Enfin, en ce qui concerne la demande ultérieure de permis unique pour la ligne longue, le CWEDD appuie toutes les mesures particulières des auteurs et insiste particulièrement sur les suivantes :

- P(Tr1-2)e-2 : réaliser une étude globale d'aménagement du quartier de Tilleur en tenant compte du contexte géographique existant et en mutation. Envisager la nécessité ou non d'élargir le périmètre d'expropriation ;
- P(Tr1-2)e-3 : créer une passerelle piétonne ou un passage sous voies entre la place de l'Eglise de Tilleur et la place de la gare. »

**Vu l'avis favorable conditionnel de l'Intercommunale d'Incendie de Liège et Environs scrl (IILE) du 14 mai 2013, parvenu le 21 mai 2013, qui conditionne son avis aux éléments suivants :**

- « 1. Les constructions prévues (parkings, sous-stations, gares, dépôts couverts, centre de maintenance, ...) seront conformes aux réglementations en vigueur.

La conformité aux normes européennes ou belges des produits, systèmes et/ou installations de sécurité dans ces constructions sera respectée.

2. Dans certaines artères ou certains tronçons, le gabarit de sécurité des caténares sous tension empêchera le déploiement de nos engins de sauvetage et d'intervention aériens (auto-échelles, auto-élévateurs), voire de nos échelles portables.

En cas d'accident de roulage, le risque électrique subsiste.

Pour l'ensemble de la ligne, l'exploitant devra pouvoir mettre en œuvre des procédures de mise hors tension et de mise à la terre des caténares dans un délai compatible avec des opérations de lutte contre l'incendie et de sauvetage.

3. L'exploitant consacrera, en collaboration avec nos Services, un volume de 5 journées de formation-information destinée à fournir au Service toute information pertinente permettant, en cas d'accident impliquant une rame, d'intervenir en sécurité et avec le maximum d'efficacité. »

**Vu l'avis de l'UNIVERSITE de LIEGE approuvé par son Conseil d'Administration le 15 mai 2013, envoyé le 24 mai 2013 et parvenu le 28 dito, qui fait sien en tant qu'avis, le rapport comportant les éléments suivants :**

« Demande de permis unique en cours pour la création d'une ligne de tram à Liège –

Avis du Conseil d'Administration de l'Université de Liège

Document approuvé par le Conseil d'Administration de l'Université le 15 mai 2013:

#### **Préambule**

La création d'une ligne de tram à Liège intéresse l'ensemble de l'agglomération liégeoise et toutes les forces vives qui la composent. L'Université de Liège soutient bien évidemment le projet dans la mesure où il contient la promesse d'une ville plus conviviale, plus durable, plus équilibrée dans ses modes de déplacement et plus à même de relever les défis sociaux, économiques et environnementaux actuels et à venir.

La réalisation de ces objectifs nous semble indissociable de la prise en compte des contraintes et intérêts légitimes de l'Université de Liège que nous entendons rappeler ici.

La desserte des implantations de l'Université par les transports en commun, et singulièrement par les TEC, constitue de fait un élément essentiel de son accessibilité et, partant, de son attractivité.

La forte dépendance de l'Université par rapport aux TEC est liée au décentrement de son pôle d'activité principal, le campus du Sart-Tilman, par rapport à la gare et au centre ville, mais aussi à son organisation selon un schéma « multi-sites » au sein de la ville de Liège (XX Août, Van Beneden, Louvrex et Sart-Tilman]. Cette configuration s'est encore complexifiée suite au redéploiement de l'Université sur les pôles Opéra, Saint-Gilles (anciens bâtiments Montéfiore), Constitution et Botanique, ce qui témoigne de la volonté de l'ULg de renforcer sa présence au centre-ville.

Les transferts d'étudiants d'un pôle à l'autre, assez fréquents en baccalauréat, imposent de disposer de transports en commun performants.

A l'heure actuelle, la desserte en transport en commun de nos installations et singulièrement du campus du Sart-Tilman est nettement moins bonne que celle qui est offerte à Louvain-la-Neuve ou autour des deux campus de l'Université Libre de Bruxelles. Toute dégradation du service offert actuellement aux étudiants, au personnel et aux visiteurs des différents sites de l'Université à Liège ne fera qu'accroître le différentiel existant actuellement en matière d'accessibilité aux sites universitaires en Fédération Wallonie-Bruxelles, aux dépens de l'Université de Liège. Elle nuirait à l'attractivité de l'institution par rapport à ses voisines et concurrentes (UCL, ULB, mais aussi Maastricht, Aachen, Luxembourg, ...), ainsi qu'à la qualité du service que nous pouvons offrir aux étudiants.

Dans ce contexte, le Conseil d'Administration de l'Université de Liège a exprimé une première fois sa position par rapport au projet du tram le 19 septembre 2012 (voir courrier en annexe 1). L'Université demandait à l'époque d'être associée à l'évaluation des incidences sur l'environnement relative au projet tram ainsi qu'à l'ensemble des concertations en cours par rapport au dossier. Le Conseil d'administration de l'Université de Liège se déclarait particulièrement attentif à la question de l'intermodalité avec le bus.

Cette prise de position a été transmise aux autorités compétentes (RW-Ministre Henry, SRWT et TEC Liège Verviers) le 2 octobre 2012. Des réponses de ces trois organismes sont parvenues à l'Université entre le 13 et le 30 novembre 2012. Elles sont fournies en annexe 2.

Aucune démarche de concertation n'a été entreprise par les instances consultées, au motif que la réorganisation des lignes de bus dans l'agglomération liégeoise était en cours au sein des TEC Liège Verviers. 11 a été considéré que l'analyse de ce dossier devait être dissocié de l'étude des incidences du tram.

Ce choix de ne pas étudier conjointement les incidences du tram et de la réorganisation des lignes de bus est également celui qui a été adopté dans le cadre de l'Etude des Incidences sur l'Environnement (EIE), qui accompagne la demande de permis unique (cf. infra).

### **Caractéristiques du projet de ligne de tram**

Les caractéristiques techniques du projet de tram à Liège sont les suivantes. Il s'agit de mettre en place une ligne courte entre le Standard et Coronmeuse, accompagnée d'un dépôt à la gare de Bressoux. La longueur de la ligne est de 9,8 km et celle-ci comporte 21 stations. L'investissement est estimé à 380 millions d'Euros. Il existe une possibilité de prolongation ultérieure vers Jemeppe-Gare et Herstal-Basse campagne (total : 17,5 Km et 32 stations).

La maîtrise d'ouvrage de l'ensemble du projet est assumée par la Société Régionale Wallonne du Transport (SRWT). Les pouvoirs locaux interviennent dans la mise à disposition gratuite de l'espace public, qui sera réservé à la circulation exclusive du tram.

La Région wallonne entend financer le projet via un Partenariat Public Privé (PPP) dont les modalités sont toujours discutées (lancement appel à PPP fin 2013 / début 2014). L'attribution du marché est prévue pour avril 2014 selon les informations fournies par la SRWT.

### **Structure de l'EIE**

L'EIE compte 1360 pages traitant essentiellement des impacts aux abords directs de la ligne de tram à construire (sol & sous-sol, hydrogéologie & égouttage, milieu biologique, urbanisme & paysage, bruit et



vibrations, équipement du site et de ses abords, sécurité & santé). La plupart des analyses sont centrées sur la ligne de tram. Quelques aspects plus généraux sont abordés (climat & qualité de l'air, socio-économie, mobilité). Pour ces aspects, l'EIE se conclut sur des généralités ou relève l'impossibilité d'isoler précisément les impacts de la ligne de tram au-delà de ses effets directs.

Le chapitre « Mobilité » est celui qui intéresse le plus directement l'Université de Liège en raison de la réorganisation du réseau TEC que le tram induit. Cette réorganisation touchera notamment les lignes 48 et 58. Cependant, il est précisé (p. 811, p. 847) que l'EIE ne porte pas sur la restructuration du réseau TEC, logiquement associée au projet de tram. Les éléments sur lesquels se fonde l'étude pour apprécier l'impact du tram sur la mobilité à Liège sont issus du volume B2 d'une étude technique menée par le groupe Liège Tram. Ce dernier document n'a pas été validé par les TEC Liège-Verviers (p. 693).

Cette étude technique prévoit le maintien de la ligne 48 jusqu'à la gare des Guillemins, une correspondance tram / 58 au pont d'Ougrée (standard) et la création d'une nouvelle ligne St-Lambert / Sart-Tilman via la rive droite. Ces éléments sont conformes à ceux qui nous ont été fournis par le Ministre, la SRWT et le TEC (voir ci-dessus). L'EIE précise cependant que l'offre kilométrique additionnelle fournie par la nouvelle ligne 148 (dénommée ainsi par le Ministre) serait compensée par une diminution équivalente de la fréquence des lignes 48 et 58 (p. 719).

#### **Remarque liminaire relative au cadrage de l'EIE**

L'Université de Liège estime que l'EIE est incomplète dans la mesure où elle ne permet pas d'apprécier l'ensemble des effets d'une réorganisation des transports en commun en lien avec la mise en œuvre de la ligne de tram sur les très nombreux usagers qui fréquentent ses installations à Liège.

En effet, la réorganisation du réseau de bus concomitante à la mise en œuvre du projet n'a pas été considérée dans l'étude d'incidence. *« La présente analyse ne porte pas sur la modification globale du réseau TC que le projet induit. En effet, comme il l'a été précisé dans le chapitre "transports en commun" à l'échelle globale, la mise en œuvre du tram va être menée en parallèle d'une restructuration globale du réseau de bus de l'agglomération qu'elle rend possible, mais qui ne fait pas l'objet de la présente étude d'incidences sur l'environnement. » (page 811)*

Le fait de dissocier le projet de tram d'un côté et la réorganisation du réseau de bus d'un autre côté, alors que ces deux éléments sont intimement liés comme le reconnaît M. le Ministre dans le courrier qu'il nous a adressé le 30 novembre 2012, ne répond pas à la Directive 2011/92/UE relative aux Etudes d'Incidences sur l'Environnement. Celle-ci impose de prendre en compte tant les effets directs que les effets indirects du projet, ainsi que les effets cumulés d'un projet avec d'autres projets connus.

Dans son arrêt du 15 décembre 2011, dans l'affaire C 560/08, Commission/Espagne, la Cour de Justice de l'UE a rappelé au point 98 que *« l'article 3 de la directive 85/337 précise, s'agissant du contenu de l'évaluation des incidences sur l'environnement, que celle-ci doit comporter une description des effets directs et indirects d'un projet sur l'environnement (voir arrêts du 16 mars 2006, Commission/Espagne, C 332/04, point 33 ; du 28 février 2008, Abraham e.a., C 2/07, Rec. p. 1-1197, points 43 à 45, ainsi que Ecologistas en Acción-CODA, précité, point 39). Par ailleurs, l'annexe IV de cette directive inclut, parmi les informations à fournir par le maître d'ouvrage en vertu de l'article 5, paragraphe 1, de celle-ci, une description des effets cumulatifs du projet sur l'environnement. De même, pour déterminer si un État membre doit, conformément à l'article 4, paragraphe 2, de la même directive, soumettre un projet énuméré à l'annexe II de celle-ci à évaluation comme étant susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'article 2, paragraphe 1, de ladite directive, l'annexe III de cette dernière mentionne, parmi les critères de sélection, le cumul avec d'autres projets (voir arrêt du 21 septembre 1999, Commission/Irlande, précité, points 73 à 76). »*

Les mêmes dispositions se trouvent à l'article 3 et aux annexes III et IV de la Directive 2011/92/UE.

*L'Université de Liège estime que l'EIE est incomplète dans la mesure où elle ne permet pas d'apprécier tous les effets induits par la réalisation d'une ligne de tram sur les très nombreux usagers qui fréquentent ses installations à Liège et qui utilisent les transports en commun.*

### **Prise en compte de la fonction enseignement dans le cadre de l'étude d'incidences**

L'Université constitue une fonction métropolitaine majeure à Liège vu son nombre d'étudiants (14.500), l'importance de l'emploi (6.500 emplois directs), son rôle de moteur économique (Liège Science Park et ses 2.900 emplois), ses missions sociales (la formation, la recherche, la santé, ...) et son rayonnement international. Elle est confrontée à un contexte concurrentiel croissant, tant au niveau national (UCL, FNDP, ULB, ...) qu'international (Maastricht, Aachen, ...), qui lui impose de pouvoir proposer un fonctionnement et une organisation optimale de ses sites d'enseignement.

On sait par ailleurs que la population étudiante, au sens large, représente une part importante de la clientèle des transports en commun à Liège. Ceci devrait être également le cas de la future ligne de tram. D'après les chiffres fournis par les TEC Liège Verviers, on peut estimer à 12.000 à 13.000 le nombre de déplacements en bus par jour vers le seul site du Sart-Tilman. A titre de comparaison, on attend 40.000 déplacements par jour (SRWT, 2008) sur le segment le plus chargé de la ligne de tram (Avroy).

Dans ce contexte, on ne peut que s'étonner et regretter que l'EIE n'ait pas traité de façon spécifique la fonction enseignement, et, en particulier, l'enseignement supérieur universitaire. A titre de comparaison, on relèvera que la fonction commerciale fait l'objet de 7 cartes et schémas dans l'EIE, contre une seule pour la fonction étudiante. Le campus du Sart-Tilman se situe à l'extérieur de cette dernière carte...

*L'Université de Liège considère que l'attention portée dans l'EIE aux différentes fonctions urbaines susceptibles d'être affectées par le tram n'est pas équilibrée. La fonction enseignement a très clairement été sous-estimée dans l'analyse. La desserte du Sart Tilman, qui implique l'Université mais également le CHU et le Liège Science Park, doit faire l'objet d'une réflexion spécifique, dans la mesure où elle est susceptible d'être profondément affectée par la réorganisation du réseau des bus induite par l'arrivée du tram.*

### **Le projet de réorganisation du réseau des bus**

Selon l'EIE, la restructuration du réseau bus s'appuierait sur 4 lignes structurantes, dont une nouvelle qui concerne directement l'ULg, et un réseau de pôles d'échange :

- ligne 10 entre Gare Léopold et Fléron centre ;
- ligne 12 entre Saint-Lambert et l'arrêt Jaurès ;
- ligne 70 entre Saint-Lambert et la clinique Saint-Vincent à Rocourt ;
- ligne 148 entre République Française et le Sart Tilman CHU.

Ces quatre lignes de bus sont représentées, de manière plus que schématique, sur la figure V.7.84, page 716 de l'étude. On notera l'absence de légende, d'échelle ou de fond de plan lisible permettant de positionner les lignes de bus sur cette figure. La qualité médiocre de cette figure ne permet pas de positionner clairement le tracé de la future ligne 148 (cf. infra), décisive pour l'Université.

Nous ne disposons pas d'autre information concernant ces lignes structurantes : statut, fréquence, matériel, mise en site propre, calendrier de mise en service. Qui plus est, il est rappelé en page 693 de l'EIE que : « les principes de restructuration utilisés pour les besoins de l'étude d'incidences n'ont pas été validés par le TEC Liège-Verviers ».

Il convient, enfin, de signaler que cette partie de l'étude n'est pas en phase avec les standards actuels en matière d'EIE. La prise en considération des effets induits par la réorganisation du réseau de bus suite à la mise en service d'une ligne de tram et/ou de bus à haut niveau de service (BHNS) est aujourd'hui considérée comme une des étapes normales et indispensables de ce type d'étude. Voir à ce sujet l'EIE sur les nouvelles lignes de tram de Strasbourg, de Valenciennes ou de Grenoble.

*L'Université de Liège souhaite disposer d'un schéma global de la restructuration du réseau de bus dans l'agglomération, suite à la mise en service de la ligne de tram de fond de vallée. Il apparaît indispensable qu'un tel schéma soit au plus vite validé par les TEC Liège Verviers. Ce schéma devra permettre de positionner de façon non ambiguë les propositions de nouvelles lignes sur le réseau de voiries existant.*

### **Données de base de l'étude : fréquences et temps de parcours des trams et des bus ?**

L'EIE ne fournit aucune donnée chiffrée sur les fréquences et les temps de parcours des bus. De plus, on ne dispose d'aucune information sur les fréquences du futur tram, aspect pourtant fondamental du projet. On peut juste supposer, à partir de la figure V.7.88, page 721, que ces fréquences devraient être inférieures à 5 minutes en heure de pointe sur le tronçon Guillemins Saint-Lambert.

L'hypothèse de report modal global est la suivante : « *En 2020, suite à la mise en œuvre du projet et du fait du report modal vers les TC que celui-ci induit, le nombre total d'evp par jour passera de 1.554.140 (sans projet) à 1.550.580 (avec le projet), soit une diminution de 0,2%* » (page 700 de l'EIE). Cette hypothèse, qui paraît très faible, n'est absolument pas vérifiable, car elle est basée sur des données de fréquence et de temps de parcours qui ne sont pas communiquées dans l'EIE. On peut toutefois supposer que ces données doivent être disponibles, sans quoi des estimations aussi précises de report modal n'auraient pas été possibles.

*L'Université de Liège souhaite que soient communiquées de manière explicite et transparente les données de base de l'étude d'incidences sur l'environnement, à savoir, notamment, les fréquences et les temps de parcours estimés des trams et des bus.*

### **Axe Guillemins - Avroy - Place Saint-Lambert**

Le trajet Gare des Guillemins - Avroy - Place Saint-Lambert constitue aujourd'hui l'axe le plus chargé de tout le réseau des TEC wallons. Or, lorsque l'on compare les figures V.7.87 à V.7.89 des pages 720 et 721 de l'EIE, on peut légitimement s'interroger quant à la capacité des transports en commun, et en particulier du tram, sur cet axe.

Toute limitation de la capacité sur ce tronçon risque de générer des problèmes de saturation à l'heure de pointe qui seront préjudiciables à l'ULg. En effet, cela affectera l'accessibilité des HEC et du site Botanique, situés tous deux à proximité. Plus fondamentalement, cela engendrera des désagréments pour les nombreux étudiants logeant dans les quartiers du Botanique et de Saint-Gilles.

Pour l'Université de Liège, il est nécessaire de disposer sur ce tronçon d'une haute fréquence des transports en commun. Il est probable que cette fréquence ne se justifie pas pour des raisons budgétaires sur les parties terminales de la ligne, même dans sa configuration courte actuelle (version courte). Nous ne voyons dans les documents transmis dans le cadre de la demande de permis unique aucune trace d'aménagements (dédoublage ponctuel des voies, aménagement des quais etc.), qui permettraient de renforcer les fréquences du tram sur le seul tronçon Guillemins - Avroy - Place Saint-Lambert.

Nous craignons dès lors que les fréquences du tram sur cet axe soient déterminées par les parties les plus faibles du réseau, à savoir les parties terminales de la ligne, afin de limiter les coûts d'exploitation.

*L'Université de Liège souhaite que soit étudié un renforcement de la fréquence de passage du tram sur l'axe Guillemins - Avroy - Saint-Lambert ainsi que les mesures d'aménagement ponctuelles qui permettraient un tel renforcement.*

### **Réaménagement de la ligne 48**

L'EIE envisage le maintien d'une ligne 48 « allégée » opérant entre les Guillemins et le Sart-Tilman (p. 719, p. 811] suite à la mise en service du tram à Liège.

Nous constatons toutefois une contradiction entre la figure V.7.158 (p. 812) et le tableau V.7.57 (p. 813). Dans le premier cas, il apparaît bien que la ligne 48 serait maintenue jusqu'aux Guillemins, alors que, dans le second cas, elle serait interrompue à la place Général Léman. De telles erreurs ne sont pas de nature à rassurer l'Université quant aux hypothèses effectivement adoptées dans le cadre de l'étude et, plus fondamentalement, quant aux engagements des partenaires du projet sur ce point.

L'EIE précise par ailleurs que l'offre kilométrique additionnelle fournie par la nouvelle ligne 148 serait compensée par une diminution équivalente de la fréquence des lignes 48 et 58 (p. 719).

Une connexion lisible et rapide avec la gare régionale et internationale des Guillemins est cruciale pour un équipement de l'importance du campus du Sart-Tilman, du parc scientifique et du CHU. La fréquence et le temps de parcours, non seulement, ne peuvent pas se dégrader, mais doivent être sensiblement améliorés, notamment en heure de pointe et en période extra-scolaire au sens strict (soirées, week-end, vacances scolaires). Il est possible d'améliorer les temps de parcours sur la ligne en réduisant le nombre d'arrêts de certains bus, en particulier en heure de pointe matinale et en fin de journée. L'Université considère qu'une telle mesure serait particulièrement efficace dans la côte du Sart-Tilman.

D'importants investissements ont été consentis ces dernières années pour mettre en place un site propre presque continu entre les Guillemins et le Sart-Tilman. La réalisation même de la nouvelle gare TGV a représenté, pour la collectivité, un investissement de quelques 320 millions d'euros (travaux ferroviaires déduits). Cet investissement se justifiait, on le sait, par le souhait de renforcer les fonctions métropolitaines de Liège. Or l'Université ainsi que l'hôpital du CHU et le Liège Science Park, en cours d'extension, se situent au premier rang de ces fonctions métropolitaines.

Il paraît aberrant, dans ce contexte, de réduire délibérément la performance de la ligne 48 en réduisant les fréquences des bus.

*L'Université de Liège souhaite que soit examinée l'alternative d'un « renforcement » de la ligne 48. Elle plaide pour la mise en service d'une véritable ligne de bus à haut niveau de service (BHNS), directe, rapide et très lisible, entre la gare des Guillemins et le plateau du Sart-Tilman. Cette ligne emprunterait le site propre du tram entre la gare et la place Général Léman.*

#### **La ligne 58**

On compte six lignes de rapidobus pour le site de Louvain-la-Neuve. Le campus du Sart-Tilman n'est, lui, desservi que par une ligne de rapidobus, la ligne 58. En provenance du Sart-Tilman, il est prévu d'interrompre la ligne 58 à hauteur du stade du Standard suite à la mise en service du tram (p. 719, p. 813). Ceci imposera de prendre désormais une correspondance entre tram et bus pour un grand nombre d'utilisateurs du site. De telles ruptures de charges sont toujours coûteuses en temps de parcours et en confort de déplacement.

Comme pour la ligne 48, il est prévu de réduire les fréquences de la ligne 58 suite à la mise en service de la ligne 148.

*L'Université de Liège souhaite que soit examinée l'alternative d'une prolongation de la ligne 58 vers Jemeppe - Pont de Seraing tant que le terminus de la ligne de tram est fixé au Standard (ligne courte). Ce terminus doit permettre des correspondances avec le train (ligne 125 Liège - Namur) et les lignes de bus desservant les communes avoisinantes (Flémalle, Grâce-Hollogne, Seraing, Neupré,...).*

#### **La ligne 148**

L'EIE envisage la création d'une nouvelle ligne de bus, la ligne 148, entre le centre ville et le campus du Sart-Tilman, suite au rabattement des lignes 48 et 58 sur le tram. Apparemment, il est proposé que cette ligne passe par les rues suivantes : Place de la République française, rue de l'Université / rue de la Régence, Place du 20 août, Pont Kennedy, Pont du Longdoz, Quai Orban, Quai Mozart (Médiacité), Quai Mativa, Quai Joseph Wauters, rue d'Ougrée et route du Condroz.

Rappelons que ce tracé reste très hypothétique au vu de la mauvaise qualité de la figure V.7.84, page 716.

Les avantages de cette ligne sont les suivants.

- Cet axe correspond quasi au plus court chemin possible pour relier le centre-ville au Sart-Tilman (8,5 km entre Place de la République Française et arrêt Amphithéâtre contre 6,5 km à vol d'oiseau, 9,4 km pour la ligne 48 entre l'Opéra et l'arrêt Amphithéâtre et 11,7 km pour la ligne 58 actuelle entre l'Opéra et l'arrêt Chimie).
- Cette ligne mettra en connexion directe les bâtiments centraux de l'ULg (Place du 20 Août & place Cockerill) ainsi que les auditoriums de l'Opéra et l'Institut de Zoologie avec le Sart Tilman.

- La partie sud du quartier d'Outremeuse et la rive droite de la Meuse (quartiers du Longdoz et de Fétille) sont des quartiers à la fois très peuplés et comprenant un nombre non négligeable de kots.
- Moyennant un arrêt au niveau de l'arrêt Pont du Longdoz, cette ligne facilitera des correspondances aisées avec une dizaine d'autres lignes circulant en rive droite de la Meuse ce qui permettra à de nombreux habitants de cette partie très peuplée de l'agglomération de gagner quelques minutes sur leur trajet vers le Sart-Tilman, par rapport à ce qui est possible aujourd'hui (ligne 4 depuis la partie Nord d'Outremeuse, ligne 17 depuis Droixhe et Bressoux, ligne 38b depuis Amercoeur, Bois-de-Breux et Beyne-Heusay, ligne 140 depuis Bressoux, Jupille, Wandre, Cheratte et Visé, ligne 31 depuis les Grosses Battes, Chênée et Vaux-sous-Chèvremont en rive gauche de la Vesdre, ligne 29 vers Chênée, Thiers de Chênée et Les Bruyères, ligne 33 vers Chênée et Vaux-sous-Chèvremont en rive droite de la Vesdre et ligne 35 vers le Longdoz-Péville et Robermont).

Les inconvénients sont de trois ordres.

- La difficulté de réserver sur ce tracé un site propre (ou de prendre toute autre mesure rendant le bus prioritaire par rapport à la voiture) entre la Place de la République française et le quai Mativa et la complexité de réorganiser les quais de la rive droite de la dérivation pour permettre aux bus d'y circuler dans les deux sens de circulation, vu leur étroitesse.
- Ce tracé délaisse les quartiers de Saint-Gilles, Botanique, Place de Bronckart et des Terrasses desservis actuellement par les lignes 48 et 58 alors que ces lieux concentrent, à la fois, un grand nombre de kots d'étudiants de l'ULg et les implantations des HEC et de Lambert Lombard. L'ensemble de ces usagers devront dès lors prendre une correspondance entre tram et bus, en principe le 58 à hauteur de Sclessin, pour se rendre sur le campus. Ceci risque d'allonger leur temps de parcours total, mais il est difficile d'en juger en l'absence de données précises sur les fréquences et les temps de parcours estimés de ces différentes lignes (cf. supra).
- Ce tracé empêcherait toute connexion facile entre les lignes de bus qui ont une correspondance aisée avec les lignes 48 et 58 sur le trajet entre Opéra et Guillemins, mais qui ne passent ni par la gare des Guillemins ni par l'un des terminus situés aux alentours de la place Saint-Lambert. Ceci concerne notamment les lignes 21 à 23 qui ont leur terminus au Pont d'Avroy.

L'insertion de cette ligne de bus dans le réseau viaire existant, de largeur réduite et assumant divers rôles au niveau du trafic automobile, constitue aux yeux de l'Université de Liège le point le plus délicat de cette proposition. Les trois points noirs les plus aigus (car l'espace disponible nous paraît insuffisant pour y offrir un site propre) seront situés au niveau de l'axe Place de la République française - Place du 20 Août via les rues de l'Université et de la Régence, de la traversée du début de la rue Grétry en Outremeuse et du Pont du Longdoz et des quais de la rive droite de la dérivation, en particulier à proximité de MediaCité.

A moins de réaménager fortement cette partie des quais de la dérivation pour lui ôter toute fonction de transit, il devrait être quasi impossible de garantir sur ce tracé des temps de parcours concurrentiels vis-à-vis de ce que les lignes 48 et 58 autorisent aujourd'hui.

*L'Université de Liège souhaite que lui soient transmises des informations détaillées quant au tracé de la future ligne 148, et en particulier des éventuels réaménagements des quais de dérivation prévus dans ce cadre. Si il n'est pas possible de mettre le tracé de la ligne 148 en site propre, l'Université de Liège souhaite que soit considérée l'alternative d'un maintien de la ligne 58 actuelle entre la place Saint-Lambert et le campus du Sart-Tilman. Ce point devrait faire l'objet d'un complément de l'Etude d'Incidences sur l'Environnement.*

#### **Nouvelles lignes de desserte du Sart-Tilman**

L'Université de Liège est informée de l'existence d'un certain nombre de projets de réaménagement du réseau de bus.

Elle souhaite en particulier que soit examinée la création d'une ligne de rapidobus entre Marche en Famenne et le Sart-Tilman (ULg, CHU, LSP), en complément/substitution des lignes 90 et 94. Cette ligne

pourrait desservir efficacement les communes du Condroz en développement rapide le long de la N63. Elle pourrait être prolongée jusqu'au Pont d'Ougrée / Standard pour y faire correspondance avec le tram.

*L'Université de Liège souhaite que soit examinée la création de nouvelles lignes de desserte du Sart-Tilman, dans le cadre d'un plan global du réseau de transport en commun qui intègre les prochaines phases de développement du tram ainsi que des futures lignes de BHNS dans l'agglomération liégeoise.*

#### **Impact du projet sur l'accessibilité des sites universitaires au centre ville**

De manière globale, en matière de mobilité, la principale conséquence du projet sera une réduction sensible de l'accessibilité du centre-ville pour les automobilistes. Celle-ci ne sera que très partiellement compensée par l'amélioration des transports en commun. En effet, le projet n'amènera aucune amélioration substantielle pour les usagers provenant des plateaux nord-ouest (Saint-Nicolas - Ans - Rocourt) et sud-est (Grivegnée - Beyne - Fléron) et, d'une manière générale, de la rive droite de la Meuse.

Ainsi, comme le confirme l'EIE en page 874 : « *Le report modal vers les TC induit par le projet ainsi que la diminution des bus\*km parcourus dans l'agglomération (surtout dans le centre) que celui-ci rend possible ne permettront pas de soulager la congestion automobile (déjà très importante en 2020 dans le scénario tendanciel). Cela s'explique par le fait que les restrictions d'accès automobile au centre d'agglomération mises en place dans le projet vont contraindre les automobilistes à effectuer de nombreux détours, notamment via le réseau autoroutier déjà fort congestionné, pour contourner la zone centrale entourée de contrôles d'accès. (...) Toutefois, que ce soit dans le centre ou dans le reste de l'agglomération, le projet induira une augmentation sensible de la congestion automobile si aucune mesure d'accompagnement automobile à l'échelle globale n'est mise en œuvre en complément au projet.* »

La congestion du centre-ville pourrait se révéler pénalisante pour le bon fonctionnement de certains sites universitaires du cœur de ville, à commencer par celui du XX Août, mais aussi ceux des nouveaux auditoriums Opéra et des HEC. Une partie du trafic automobile devrait par ailleurs se reporter de la rive gauche à la rive droite de la Meuse et renforcer ainsi la congestion du boulevard de la Constitution.

*L'Université de Liège souhaite disposer d'informations complémentaires relatives aux mesures d'accompagnement automobile qui seraient mises en place dans le cadre du projet de tram.*

#### **Conclusions**

Les éléments fournis dans le cadre de la demande de permis unique relatif à la création d'une ligne de tram à Liège ne sont pas de nature à rassurer l'Université sur l'impact potentiellement négatif que ce projet peut avoir sur la desserte du campus du Sart-Tilman ainsi que sur l'accessibilité de ses autres sites d'enseignement et de recherche.

L'ULg souhaite disposer d'un complément à l'EIE, évaluant précisément l'impact de la réorganisation de l'ensemble du réseau de bus liégeois (notamment les lignes 48 et 58 ainsi que la nouvelle ligne 148) ainsi que des mesures d'accompagnement automobile sur la desserte et l'accessibilité à la fois du campus du Sart-Tilman et de ses implantations en centre ville.

**Vu le courrier complémentaire de Monsieur le Recteur de l'UNIVERSITE de LIEGE du 22 janvier 2014, indiquant au Fonctionnaire délégué de l'Urbanisme, après avoir été informé du courrier du groupe TEC de la SRWT du 23 décembre 2013 de la SRWT (voir *infra*),**

...que les représentants de l'ULG considèrent que depuis leur courrier, les différentes réflexions et projets relatifs à la desserte des sites universitaires, ont connu une avancée significative dans le cadre d'un dialogue constructif, et ce dans l'intérêt de l'ensemble des acteurs concernés, ne pouvant que formuler le souhait que la dynamique engagée aboutisse à de réalisations concrètes ;

**Vu l'avis de ELIA du 23 mai 2013 parvenu le 24 dito, comportant les éléments utiles suivants :**

« nous constatons que des travaux sont prévus et/ou exécutés à proximité immédiate de nos installations.

Afin de garantir la sécurité des personnes, la continuité de l'approvisionnement en électricité et la préservation de toutes les installations concernées, il est indispensable de respecter plusieurs dispositions légales pour toute intervention à proximité immédiate de nos installations. Nous vous demandons dès lors de prendre connaissance des consignes de sécurité reprises en annexe 1, 2, 3 et 4. (*ndlr : annexes portées à la connaissance de l'exploitant*).

Pour les liaisons aériennes, les distances de sécurité à respecter dépendent de la tension de la ligne. Cette tension est exprimée en kV (1 kV = 1000 volts). Vous trouverez dans la référence "Nos installations ELIA" ci-dessus la tension des liaisons à prendre en considération afin de déterminer les distances de sécurité.

Les plans de situation de nos câbles souterrains à haute tension, de signalisation et/ou de fibres optiques situés dans les rues et endroits indiqués dans votre demande sont joints à la présente. Vous trouverez ci-après les prescriptions à respecter en vue d'assurer la compatibilité de votre projet avec nos installations :

**Implantation :**

Ce projet sera en partie surplombé par nos lignes aériennes ELIA citées sous rubrique, établies en vertu d'arrêtés royaux d'utilité publique.

Nous vous signalons que le Règlement Général sur les Installations Electriques (R.G.I.E.) impose des distances verticales et horizontales minimales à respecter entre les conducteurs d'une ligne aérienne à haute tension et toute construction voisine ou tout obstacle surplombé ou proche de cette ligne, en tenant compte de toutes les positions possibles de ces conducteurs (vent nul, température de régime de 75°C => vent maximal, température de régime de 15°C).

Les distances verticales et horizontales minimales à respecter entre tous obstacles et les conducteurs sont les suivantes:

<b>Tension nominale</b>	<b>30 kv</b>	<b>70 kv</b>	<b>150 kv</b>	<b>220 kv</b>	<b>380 kv</b>
<b>DISTANCES VERTICALES</b>					
Construction (toiture, cheminée, corniche	3,0 m	3,7 m	4,5 m	5,2 m	6,8 m
Antenne, luminaire, plantations, ...	3,0 m	3,7 m	4,5 m	5,2 m	6,8 m
Voies de chemin de fer électrifiées	13 m	13 m	13 m	13 m	13 m
<b>DISTANCES HORIZONTALES</b>					
Construction : main courante des balcons	2,0 m	3,0 m	3,5 m	4,2 m	5,8 m
Construction : corniche, cheminée, loggia	1,8 m	3,0 m	3,3 m	4,0 m	5,6 m
Antenne, luminaire, plantations, ...	2,8 m	3,2 m	4,0 m	4,7 m	6,3 m

il est bien entendu que tous les accessoires éventuels susceptibles d'être placés sur le toit ou sous la ligne (luminaires, antennes, mâts de radio-télécommunications, ...) doivent eux-mêmes respecter les distances de sécurité prévues par le R.G.I.E.

Nous attirons votre attention sur le fait que le respect strict de ces distances, sans marge de sécurité supplémentaire, ne permet un accès au sommet des constructions que moyennant une mise en sécurité de nos installations. Cette mise en sécurité doit se planifier au minimum 8 semaines à l'avance, sans garantie d'une obtention rapide. Nous conseillons donc vivement de majorer les distances de sécurité ci-dessus afin de respecter, pour des travaux courants, les distances de sécurité nécessaires pour les travaux à proximité des conducteurs des lignes aériennes à haute tension reprises en annexe 1.

Nous vous transmettons en annexe une copie des plans de profil en long n° 736648, 592004 rév. 02, 1289463, 128927 et de l'extrait de plan n° A9/56747/5 indice B établis respectivement par Tractebel pour les 2 premiers, par Elia Engineering, et par Electrabel pour le dernier en date du 30 août 1999, 21 juin 1994, 21 mai 2013, 8 mai 2013 et du 30 juillet 1964 sur lesquels figurent les limites réglementaires pour voies de chemin de fer électrifiées et pour manutention à ne pas dépasser.

Nous attirons votre attention sur l'échelle du plan. En effet, ce dernier a été réalisé avec des échelles anamorphoses, en l'occurrence, 1/1000 pour l'échelle de longueur et 1/200 pour l'échelle de hauteur.

Comme il est d'usage, les renseignements que nous vous transmettons sont directionnels et non absolus, le niveau du terrain naturel ayant pu être modifié pour des causes diverses depuis l'établissement des plans.

Nous demandons également de ne pas enclaver nos pylônes éventuellement présents afin que nos services techniques puissent y accéder à tout moment en cas de nécessité. Aucune entrave (matériaux, plantations, ...) ne pourra limiter l'accès aux abords immédiats de la base des pylônes. Cet accès devra avoir une largeur minimale de 3 mètres et être le plus court et le plus direct en partant de la voie publique et devra permettre d'y mener à l'aide de véhicules, le matériel indispensable à l'établissement, la surveillance, l'entretien et la réparation des installations.

Les informations contenues dans le présent courrier de même que dans ses annexes éventuelles sont valables pour une période maximale de 6 mois. Passé ce délai, si les travaux n'ont pas encore été réalisés, une nouvelle demande devra être introduite de préférence par le biais du portail [www.klim-cicc.be](http://www.klim-cicc.be).

**Vu l'avis de FLUXYS Belgium s.a. du 3 juin 2013 parvenu le lendemain, comportant les éléments utiles suivants :**

« notre société possède des installations de transport de gaz naturel posées dans la zone concernée par les travaux envisagés.

Plus précisément:

- une conduite est posée sous la voirie de la rue Ernest Solvay et emprunte ensuite la rampe d'accès au pont d'Ougrée;
- un nœud de vannes enterrées est présent sous la voirie de la rue Ernest Solvay, dans le carrefour avec le rue Verte Voie.

Nos installations sont repérables sur place grâce à des plaques en inox fixées au sol et frappées du nom de notre société.

Les travaux envisagés sont donc directement concernés par la présence de nos installations aux environs de la station du stade du Standard.

Après une lecture attentive des plans joints, nous avons pu constater que ce projet était incompatible avec nos installations en différents points, détaillés ci-après.

Cependant, nous sommes persuadés que quelques adaptations ponctuelles seraient de nature à remédier à cette incompatibilité.

Nous rendons dès lors un avis positif à cette demande, mais conditionné aux points suivants:

- les lignes du tram croiseront partiellement notre installation aux environs de la rampe d'accès au pont d'Ougrée; afin de protéger mécaniquement notre installation à cet endroit, il sera nécessaire de procéder à la pose d'une ou plusieurs dalles en béton armé au-dessus de notre conduite, et conformément au plan standard-joint;
- lors de l'exécution du coffre de l'assiette du nouveau tram, il sera obligatoire de conserver une couche de terre au-dessus de nos installations de minimum 30 cm;



- lors de la pose de câbles et autres conduites en parallèle ou en croisement avec nos installations, les interdistances telles que stipulées au tableau du point 10 de nos prescriptions générales de sécurité seront strictement respectées;
- lors de la pose de poteaux et mâts divers (signalisation, caténaires, éclairage, signalisation, etc.), ceux-ci, y compris leur fondation, respecteront obligatoirement une interdistance de minimum 1 mètre par rapport à nos installations;
- tous les éléments techniques aériens (armoires techniques, cabines électriques, chemins de câbles, etc.) seront implantés à plus de 1 mètre de nos installations;
- le recouvrement actuel de nos installations ne pourra en aucun cas être diminué;
- afin de ne pas perturber notre système de protection cathodique, il sera nécessaire d'effectuer certain aménagement, notamment en termes de liaison électrique, entre les installations du tram et nos installations. Tous les travaux en ce sens seront réalisés en collaboration avec notre responsable protection cathodique, M. Roland Raty-02 282 44 19.
- Le passage d'engins lourds (à partir d'une charge de 15 tonnes par essieu pour deux essieux consécutifs avec une distance de 1.5m entre les axes et de 1.9m entre les roues) est interdit au droit de la conduite sauf mise en place d'une protection adéquate et temporaire approuvée préalablement par la S.A. Fluxys Belgium. En outre, il y a lieu de limiter le nombre d'endroits de passage au strict nécessaire et de mettre en place un dispositif empêchant la circulation aux endroits non protégés.
- Le stockage de matériaux et matériel est interdit à moins de 5 mètres de part et d'autre de nos installations
- Si des bornes et/ou balises aériennes de repérage de notre installation devaient être déplacées dans le cadre de l'exécution des travaux, il est nécessaire de prendre contact avec notre délégué régional (voir ci-dessous) en tenant compte d'un délai de 48 h. De plus, celles-ci devront être remises en place en concertation avec notre société.
- Nous vous informons qu'il est interdit de planter des arbres dans une zone de 5 m de part et d'autre de nos installations, à l'exception de ceux repris dans la liste ci-jointe.
- Avant de commencer tout travail, nous vous demandons de prendre contact, au moins deux (2) jours ouvrables avant le début des travaux, avec notre délégué régional, P. Hugue, tél. +32 4 239 79 79, pour faire baliser nos installations.

Vous trouverez en annexe, à titre indicatif, les plans d'implantation de nos installations dans la zone concernée ainsi que les prescriptions générales de sécurité.

Nos installations sont soumises aux dispositions de la loi du 12 avril 1965 et de ses arrêtés d'exécution. L'article 11 de cette loi interdit expressément tout acte de nature à nuire aux installations de transport de gaz ou à leur exploitation. L'auteur du projet est dès lors tenu de prendre toutes les précautions nécessaires afin d'éviter tout dommage aux installations. En outre, cet article stipule que l'occupation partielle du domaine public ou privé n'entraîne aucune dépossession mais est constitutive d'une servitude légale d'utilité publique. »

Par conséquent, nous vous demandons d'insérer notre avis et le texte ci-après (*voir conditions*) dans le permis relatif à la parcelle grevée de cette servitude légale »

**Vu l'avis de la s.a. AIR LIQUIDE du 11 juin 2013 parvenu le 13 dito, comportant les éléments utiles suivants :**

« nous donnons un avis favorable conditionnel quant au projet de construction d'une ligne de tram et travaux connexes sur les communes de Liège, Herstal, Saint Nicolas et Seraing et tel que défini sur les plans en annexe de la dite demande sous réserve du strict respect des arrêtés royaux en vigueur et de nos prescriptions techniques et de sécurité.

Notre service exploite une canalisation de transport d'oxygène haute pression dans l'environnement proche

de certaines parties du projet ce qui induit que les travaux se situent à la limite et dans les zones dite protégée et réservée. Compte tenu que certaines interactions peuvent survenir (croisement, passages de charrois lourds etc...), une réunion de concertation devra être provoquée à l'initiative du maître d'ouvrage ou du maître d'œuvre désigné afin d'assurer la sécurité des installations et des intervenants et de valider les modes opératoires envisagés.

Tel que défini dans l'arrêté royal du 21/09/1988, l'entreprise mandatée pour la réalisation des travaux est également tenue de consulter et de se concerter avec nos services avant d'entreprendre quelque travaux que ce soit afin notamment de procéder à une détection et un repérage de la canalisation Air Liquide.

Nous rappelons également l'obligation de la stricte application des arrêtés royaux en vigueur, notamment l'article 11 de la loi relative au transport de produits gazeux par canalisations du 12 avril 1965 qui interdit tout acte de nature à nuire aux installations de transport de gaz ou à leur exploitation. Aucun travaux de sous-sol, de modifications de relief et/ou de construction ne peuvent être entrepris dans la zone réservée définie dans l'article 1er de l'arrêté royal du 24 janvier 1991 et dans l'article 6 de l'Arrêté Royal du 18 mai 1993. Pour rappel, seuls des sondages à la charge du demandeur et réalisés conformément à nos prescriptions peuvent garantir la position et le recouvrement exact de la canalisation dans le cadre de travaux exécutés dans la zone réservée. »

*Prescriptions techniques et de sécurité reprises dans les conditions.*

### **Vu l'avis d'INFRABEL du 14 mai 2013 parvenu le 23 dito, comportant les éléments utiles suivants :**

#### **« 1. Remarque générale**

Ce dossier n'a pas fait l'objet d'une concertation suffisante avec Infrabel. Les prescriptions techniques à respecter pour des travaux à proximité de lignes ferroviaires ne sont pas intégrées dans le cahier des charges technique et les mesures techniques prévues pour assurer la stabilité et la sécurité de la plate-forme ferroviaire n'apparaissent pas dans le dossier de demande de permis. Nous pensons notamment aux murs de soutènement à construire le long de la rue Ernest Solvay, aux modifications des ponts de la rue des Modeleurs et de l'avenue des Tilleuls, ... Nous rappelons à ce sujet l'existence du Code Civil et de la loi de 1891 sur la Police des Chemins de fer.

Les travaux faisant l'objet de la présente demande de permis ne pourront commencer tant que toutes les autorisations nécessaires n'auront pas été délivrées par Infrabel.

#### **2. Remarques particulières**

##### **2.1. Passage sous le viaduc de Renory**

Tous les terrassements à réaliser à cet endroit *devront* faire l'objet d'une autorisation Infrabel.

##### **2.2. Modification du pont de la rue des Modeleurs**

Une convention tripartite SPW/Infrabel/SRWT doit encore être négociée à ce sujet. Dans l'attente, il est prématuré pour Infrabel de prendre position, surtout sur les aspects techniques, qui n'ont pas encore été proposés à l'accord Infrabel |

##### **2.3. Travaux le long de la ligne 125, rue E. Solvay et à proximité des tunnels piétons sous la ligne 125**

Les solutions techniques permettant d'assurer la stabilité et la sécurité de la ligne ferroviaire pendant les travaux et après doivent encore être soumises à Infrabel.

##### **2.4. Déviation de la voirie au droit du Val Benoit**

Les plans déposés révèlent que les terrains appartenant à Infrabel et situés entre le mur d'enceinte du Val Benoit et la voirie existante sont utilisés pour y dévier la voirie et les trottoirs. Infrabel s'oppose fermement à l'utilisation de ces terrains qu'elle n'a aucune intention de vendre. Infrabel s'opposera à toute tentative d'expropriation.

##### **2.5. Modification du pont de l'avenue des Tilleuls**

Les solutions techniques retenues pour ces travaux et les mesures destinées à minimiser l'impact de ceux-ci sur la sécurité et la ponctualité du trafic ferroviaire devront être soumises à Infrabel.

##### **2.6. Accès aux voies de la ligne 125 au coin des rues Mandeville et Solvay+ dépôt de matériaux**

L'accès aux voies ferrées à partir de la voirie publique doit être maintenu à cet endroit en tout temps. La surface de stockage perdue par Infrabel à cet endroit devra être compensée.

- 2.7. **Passage sous le pont ferroviaire entre la rue Mandeville et la place Général Leman**  
Tous les terrassements à réaliser à cet endroit devront faire l'objet d'une autorisation d'Infrabel.
- 2.8. **Modification du sens de circulation rue Varin et du carrefour Varin/Sclessin**  
La modification du sens de circulation rue Varin et les modifications du carrefour vont rendre très difficile l'accès au bâtiment du groupe SNCB situé dans le virage. Les auteurs de projet devront démontrer à Infrabel que l'accès restera possible à ses installations pour des véhicules de grand gabarit (poids lourds, camions de pompier, ...).
- 2.9. **Site de Bressoux**  
Infrabel ne peut marquer son accord sur la démolition de son poste haute tension tant qu'une solution n'aura pas été trouvée pour assurer l'alimentation électrique des installations ferroviaires. Ce point est hautement stratégique et ne pourra être résolu que par la construction aux frais du demandeur (SRWT) d'une nouvelle cabine haute tension conforme aux besoins et aux spécifications d'Infrabel, à proximité du site mais en dehors des emprises du nouveau dépôt des trams. »

**Vu l'avis de la SNCB Holding du 17 juin 2013 parvenu le 21 dito, mentionnant n'avoir aucune objection de principe à formuler mais demandant qu'il soit impérativement tenu compte des recommandations suivantes :**

- si ce n'est déjà fait, notre partenaire INFRABEL (Infrastructure- Bureau M- Espace Solvay, rue Solvay, no 1-4000 Liège- (W 041241.23.07- Fax 04/241.22.82), doit aussi être consulté ;
- l'accord de EUROGARE SA, Place de Bronckart, 26 à 4000 Liège (04/254.19.58 – Fax 04/254.16.62) est également indispensable pour tous les aménagements projetés au niveau de la place de la gare de Liège-Guillemins ;
- pour rappel, tous les travaux dans les zones asservies par les chemins de fer doivent faire l'objet d'accords spécifiques préalables ;
- avant toute prise en possession des lieux, les emprises du domaine du groupe SNCB (HOLDING + INFRABEL + SNCB) doivent faire l'objet de conventions dûment approuvées entre les parties. Cette recommandation est particulièrement d'application pour le site de la gare de Bressoux.

**Vu l'avis de l'Association intercommunale pour le démergement et l'épuration des communes de la province de Liège srl (AIDE) du 24 mai 2013 parvenu le 28 mai 2013, qui mentionne qu'elle est fortement concernée par ce projet dans la mesure où, particulièrement à Sclessin, il traverse des zones affaissées suite aux exploitations minières et qui sont protégées par le dispositif de démergement ; que dans ces zones, l'impossibilité de maintenir l'accès aux installations de collecte des eaux (collecteurs supérieurs et inférieurs de démergement) implique le déplacement de celles-ci en-dehors du gabarit du tram ; que ces déplacements seront pris en charge par la S.R.W.T., se réaliseront sous la direction et la surveillance de l'AIDE et par voie de convention; que cet avis comporte par ailleurs les éléments utiles suivants :**

« ...le tram implique des modifications de l'occupation du sol en termes d'imperméabilisation et des rejets d'eau qu'il convient d'analyser dans le cadre de la demande de permis.

a) Rejets.

L'examen des documents transmis montre que l'évacuation des eaux de ruissellement de l'ensemble du tracé s'effectuera directement dans les égouts publics situés à proximité du projet. Cette évacuation multiple est reprise dans l'annexe 12 de la demande sous la dénomination « rejet 1 ».

Les rejets 2 et 3 regroupent les eaux pluviales du site de l'esplanade du Standard, temporisées dans un bassin d'orage et raccordées en un seul point au réseau d'égouttage de la rue E. Solvay.

Le rejet 4 regroupe les eaux usées domestiques des bâtiments B2 et B3, raccordées au réseau d'égouttage de la rue E. Solvay.

Le rejet 5 concerne les eaux pluviales du site du Pont des Modeleurs. Ces eaux s'évacuent en partie directement en Meuse et en partie dans le réseau d'égouttage du quai Timmermans.

Le rejet 6 regroupe les eaux usées domestiques et pluviales du bâtiment B5, raccordées sur le réseau d'égouttage de la rue E. Solvay.

Le rejet 7 regroupe les eaux pluviales de l'Esplanade de Coronmeuse, raccordées sur le réseau d'égouttage du Boulevard E. Solvay à Herstal.

Le rejet 8 regroupe les eaux usées domestiques et les eaux pluviales des bâtiments B12 et B13, raccordés sur le réseau d'égouttage du Boulevard E. Solvay à Herstal.

Le rejet 9 regroupe les eaux pluviales de l'Esplanade de Bressoux et les eaux usées domestiques du bâtiment B16, raccordées en deux points sur le réseau d'égouttage de la rue Rassenfosse.

Le rejet RIO regroupe les eaux pluviales du bâtiment B14, raccordées sur l'égout de la rue D. Defrance.

Le rejet 11 regroupe les eaux pluviales du centre de maintenance de Bressoux, temporisées dans un bassin d'orage et raccordées sur le réseau d'égouttage de la rue de Droixhe.

Le rejet 12 regroupe l'ensemble des eaux usées (domestiques et assimilées) du centre de maintenance de Bressoux, avant de rejoindre le réseau d'égouttage de la rue de Droixhe en un point de raccordement commun avec le RI 1.

#### b) Démergement.

Les considérations qui suivent concernent le tracé du tram entre la rue Verte Voie à Sclessin et le rond-point de la rue Armand Stévert à Liège, c'est-à-dire dans une zone affaissée et protégée par le démergement.

Pour rappel, la plaine alluviale de Sclessin a subi des affaissements d'origine minière et elle doit sa sauvegarde d'une part, à l'endiguement de la Meuse contre les inondations directes et, d'autre part, au système de démergement qui, à l'aide d'exutoires, de collecteurs et de stations de pompage, assure la protection des riverains et des industries contre les inondations indirectes.

Ce dispositif, patiemment construit et exploité depuis les années '30, est indispensable à la sécurité des personnes et des biens établis dans ces quartiers affaissés. Il ne peut, en aucune manière, être dégradé dans ses capacités hydrauliques ni dans la sécurité d'exploitation liée, entre autres, à la facilité d'accès, d'inspection et d'entretien des ouvrages.

Dans la zone de Sclessin traversée par le futur tram, l'A.I.D.E. dispose des ouvrages suivants :

- l'exutoire VI qui collecte les eaux provenant de la colline de Cointe et les conduit directement en Meuse. Cette canalisation étanche importante, à très faible profondeur, traverse le GLO (gabarit libre d'obstacles) du tram rue Ernest Solvay à hauteur de la rue Schlemmer, son tracé ne peut être modifié et aucun raccordement, même provisoire, ne peut y être admis ;
- les collecteurs du réseau supérieur de démergement qui recueillent les eaux usées et les eaux de ruissellement (zones imperméables telles que voiries, toitures, parkings, etc.). Ces canalisations, de sections diverses (de 0,40m à plus d'un mètre de diamètre intérieur), sont posées à faible profondeur (mais sous les impétrants classiques) et la plupart du temps sous ou à proximité immédiate du GLO. Les immeubles riverains sont raccordés à ce réseau supérieur par des conduites également à faible profondeur. Les avoires de voirie sont raccordés à ce réseau, exclusivement dans les chambres de visite. Les réseaux de collecteurs supérieurs rejettent leurs eaux en Meuse lorsque le niveau de celle-ci autorise un écoulement gravitaire et, à l'aide des stations de pompage principales n°16, 18 et 20, lorsque le fleuve est en crue ;
- les collecteurs inférieurs de démergement reprennent les eaux d'infiltration dans les caves des immeubles riverains. Il s'agit de conduites de plus faible diamètre (0,40m de diamètre intérieur) et posées à grande profondeur. A Sclessin, elles aboutissent dans les stations de pompage secondaires n°15 et n°17 pour y être refoulées dans un réseau de collecteurs supérieurs ; dans le cas de la rue Solvay, les immeubles riverains sont généralement raccordés au réseau inférieur via des réceptrices qui regroupent les eaux de plusieurs immeubles avant de rejoindre, à grande profondeur, le collecteur inférieur proprement dit ;

- trois collecteurs d'eaux usées conduisant celles-ci vers la station d'épuration de Liège-Sclessin (collecteur du Standard, collecteur d'Ougrée-Sclessin, collecteur de reprise des eaux usées de la station de pompage n°16 de Sclessin) et deux conduites de rejet des eaux usées traitées par ladite station d'épuration.

Les interférences entre le projet de tram et nos ouvrages sont multiples. Ceci concerne essentiellement la rue Ernest Solvay, de la rue Verte-Voie au rond-point de la rue Armand Stévert (Val-Benoît) mais aussi, en traversées ponctuelles, toutes les rues y aboutissant (pont d'Ougrée, rue de l'Avouerie, rue de Berloz, rue de la Scierie, rue de l'Avenir, rue du Centre, rue des Pampres, rue de Jemeppe, rue de l'île aux Corbeaux, rue de l'île Coune, rue du Viaduc, pont des Modeleurs, rue Schlemmer, rue de la Préfecture, rue du Laminoir et rue de la Canonnerie).

L'analyse de la situation par nos services a mis en évidence de sérieuses incompatibilités, tant en termes de géométrie qu'en termes d'exploitation (maintenance et entretien réguliers, indispensables au maintien du dispositif dont l'A.I.D.E. est le garant de la fiabilité).

Vu la relative étroitesse de la rue Ernest Solvay à Sclessin, le gabarit du tram, la position des collecteurs et la faible profondeur des collecteurs supérieurs, afin de garantir la possibilité d'un entretien aisé qui est un des éléments essentiels de la fiabilité du dispositif de démergement, l'implantation du tram à Sclessin nécessite le remplacement des réseaux de collecte dans les rues précitées, ce qui se fera dans le cadre d'un marché spécifique de déplacement des impétrants dont la S.R.W.T. sera le maître d'ouvrage.

Dans le cadre de la présente demande, nous émettons les remarques suivantes :

- *aucun raccordement sur les exutoires dans leur traversée de la plaine n'est admis ;*
- *aucun raccordement d'eaux usées et/ou d'eaux pluviales sur les collecteurs inférieurs de démergement, existants ou à construire, n'est admis ;*
- *les débits maxima admissibles dans les collecteurs supérieurs de démergement, anciens ou à construire, sont limités aux débits actuels ; en d'autres termes, le taux d'imperméabilisation des zones aboutissant à ces rejets ne peut être augmenté ; à défaut, des bassins de temporisation doivent être prévus en accord avec l'A.I.D.E. (exemple : parking du Standard) ;*
- *les éventuelles eaux claires permanentes (sources et drains par exemple) ne peuvent être rejetées dans les collecteurs de démergement, qu'ils soient supérieurs ou inférieurs ; le parking envisagé près du pont des Modeleurs doit être établi à une altitude telle que l'évacuation des eaux de ruissellement soit exclusivement réalisée vers la Meuse, sans passer par le dispositif de démergement ;*
- *toutes les mesures de protection doivent être prises pour garantir l'état des ouvrages maintenus en place ; particulièrement, les dispositions doivent être prises pour prémunir les ouvrages et conduites de l'A.I.D.E. contre toutes détériorations qui pourraient être induites par d'éventuels courants vagabonds liés à l'exploitation du tram ;*
- *durant la phase de chantier et pendant l'exploitation du tram, l'accès aux ouvrages pour des visites de contrôle par le personnel de l'A.I.D.E. ainsi que pour des opérations d'entretien par le personnel de l'A.I.D.E. ou par des entreprises extérieures doit être maintenu ; des zones d'arrêts pour des véhicules de curage et pour le placement de conteneur doivent rester disponibles à moins de 10 mètres des trappillons permettant l'accès aux ouvrages de l'A.I.D.E. ;*
- *durant la phase de chantier, aucun raccordement de système d'évacuation des eaux pluviales ou de drainage de tranchées ne peut être réalisé sur les ouvrages appartenant à l'A.I.D.E. sans son autorisation préalable écrite ;*
- *pour l'exécution des raccordements physiques sur les ouvrages de démergement dont nous assurons la gestion, l'impétrant doit solliciter une autorisation auprès de notre Association. Une convention régissant les modalités techniques, administratives et financières relatives à ces interventions sera alors établie.*

#### c) Collecte et traitement des eaux usées.

Les considérations émises ici concernent l'ensemble du tracé.

Le projet s'étend sur le bassin technique de la station d'épuration de LIEGE-SCLESSIN (150.000 E.H), pour la zone à l'amont du Val-Benoît, et sur le bassin technique de la station d'épuration de LIEGE-OUPEYE (446.500 E.H), pour la partie en aval.

La reprise des eaux usées de ce projet dans nos stations d'épuration précitées ne soulève pas d'objection pour autant qu'elles soient conformes :

- aux conditions générales de rejet dans les égouts publics (articles 17 et 19 de l'arrêté royal du 3 août 1976)
- aux dispositions du Code de l'eau et en particulier à l'article R.277 relatif au Règlement Général d'Assainissement des eaux urbaines résiduelles (AGW du 03/03/2005 M.B. 12/04/2005 : err. 21/06/2005 et 17/01/2007)

Pour respecter ces conditions, les eaux usées provenant des ateliers de maintenance et du tram-wash doivent être prétraitées dans un déboureur-séparateur d'hydrocarbures avant rejet à l'égout.

Dans la mesure où les conditions ci-dessus sont respectées, notre Association émet un avis favorable dans le cadre de cette demande. »

**Vu l'avis de la Compagnie Intercommunale Liégeoise des Eaux scrl du 3 juin 2013 parvenu le 6 juin 2013, comportant les éléments utiles suivants :**

**a) Les réseaux d'adduction et de distribution d'eau proprement dits:**

Les zones concernées par la création de la ligne du tram, en ce compris les équipements connexes, sont équipées de canalisations d'adduction et/ou de distribution d'eau.

Compte tenu des impositions édictées par la S.R.W.T. suite à l'aménagement des voies, implantées sur une bande obligatoirement libre d'occupation en sous-sol, il est apparu qu'une partie importante de nos installations devait être déplacée. Pour ce qui concerne la première phase, ces travaux ont été intégrés dans les projets de la S.R.W.T. Cette démarche devra donc être reconduite en cas de création des tronçons complémentaires mentionnés dans votre courrier.

Vous noterez que, dans le cadre des études liées aux déplacements en question, nous avons analysé les capacités de nos réseaux et en avons conclu que nos installations actuelles étaient suffisamment dimensionnées pour l'alimentation correcte des abonnés. Les travaux prévus sur nos réseaux sont majoritairement, d'un point de vue hydraulique, une reconduction de la situation existante. Ceux-ci consistent donc en la reconstitution de nos réseaux, hors zone libre d'occupation, avec suppression des matériaux métalliques pour éviter tout risque de blessure du fait d'éventuels courants vagabonds.

Cette situation est donc bien indépendante de tout hypothétique développement foncier ou industriel qu'il pourrait y avoir dans le futur. Pour information, dans tel cas de figure, notre Compagnie impose que les extensions ou renforcements de réseau potentiellement nécessaires soient pris en charge par le demandeur

**b) Protection incendie :**

Le réseau de la C.I.L.E. comprend une série d'hydrants permettant notamment d'assurer la protection incendie, mais nous attirons votre attention sur le fait que la protection incendie relève uniquement de la responsabilité du Bourgmestre. Par ailleurs, la C.I.L.E. n'a aucune obligation légale en matière de protection incendie. Pour les zones qui sont équipées d'un réseau de distribution d'eau, ce réseau n'est qu'un des moyens parmi d'autres permettant d'assurer cette protection, comme défini dans la circulaire du Ministère de l'Intérieur du 14 octobre 1975 (pame au MB du 31 janvier 1976). En effet, le dimensionnement des conduites en fonction des débits incendie à atteindre pourrait générer une altération de la qualité de l'eau à distribuer, vu les faibles consommations en regard des débits disponibles.

Pour ce qui concerne le présent dossier, nous proposons que les rapports des services d'incendie soient directement adressés au Bourgmestre, pour suite utile.

**c) Raccordement en eau des locaux d'exploitation du tram :**

Pour ce qui concerne les locaux d'exploitation, si ceux-ci nécessitent un raccordement en eau, celui-ci devra être sollicité auprès de nos services, pour chaque bâtiment, dès l'entame de la construction. Pour information, le formulaire ad hoc est disponible sur notre site internet ([www.cile.be](http://www.cile.be)).

**Vu l'avis de la direction des Eaux de surface du Département de l'Environnement et de l'Eau du 10 juin 2013 parvenu le lendemain, comportant les éléments utiles suivants :**

Après examen du dossier dont les références sont reprises ci-dessus, il ressort que le projet dont il est question ne sera pas générateur d'eaux usées industrielles. La Direction des Eaux de Surface remet un donc un avis favorable.

L'exploitant sera toutefois invité à se conformer aux dispositions du code de l'eau et en particulier aux articles R277 à R283, relatifs au règlement général d'assainissement des eaux urbaines résiduaires.

**Vu l'avis de l'Antenne de Liège de la direction des Eaux souterraines du 3 juin 2013 parvenu le lendemain, comportant les éléments utiles suivants :**

**A.1. Situation et incidences du projet**

Une approche géocentrique linéaire a été réalisée en date du 30/04/2013 sur la banque de données informatisée de la Direction des Eaux souterraines - BD 10-SOUS - ; elle reprend les prises d'eau souterraine dans une zone de 500 mètres de part et d'autre du tracé de la ligne de tram projetée. Celle-ci renseigne 24 prises d'eau souterraine exploitées, dont 3 pour du dévergement (liste en annexe 1).

Dans le secteur EST, une partie du tracé du tram est incluse dans la zone de prévention éloignée des captages de la société INBEV BELGIUM SA délimitée par l'arrêté ministériel du 11/12/2002 relatif à l'établissement des zones de prévention rapprochée et éloignée des ouvrages de prise d'eau souterraine dénommés P8, P9, P10 et P11, sis sur le territoire de la commune de Liège (Jupille) (voir copie en annexe 2). Les impositions de cet arrêté et du Code de l'eau sont d'application dans la zone concernée.

D'autre part, à moins de 200 m de part et d'autre du tracé du tram en projet et des bâtiments annexes, la BD 10-SOUS indique 9 prises d'eau souterraine en activité dont 8 (liste en annexe 1) prélèvent l'eau de la nappe alluviale pour un usage industriel (salon-lavoir/blanchisserie, refroidissement) ou domestique et sanitaire (maison de repos, ménages). Lors des travaux en surface (à moins de 3 mètres de profondeur) et hors exhaure, ces prises d'eau ne devraient pas être impactées.

Par contre, lors d'éventuelles exhaures liées à des travaux en relation directe ou indirecte avec la construction de la ligne de tram (transformation d'ouvrages d'art, approfondissement de conduites d'égouts, ...etc), un impact pourrait être observé. Une surveillance conjointe des exploitants des prises d'eau et du demandeur ou de son représentant (ou exécutant des travaux) doit être mise en œuvre. De plus, le blindage des fouilles doit être imposé à l'entrepreneur adjudicataire des travaux dans le cahier spécial des charges pour limiter les venues d'eau et par conséquent les nécessités de pompage. Les risques de dégâts aux habitations riveraines et d'impacts sur les prises d'eau souterraine existantes devraient de ce fait être minimisés. Le titulaire du permis reste responsable le cas échéant.

Le site est par ailleurs inclus dans la zone vulnérable du Nord du sillon de la Sambre et de la Meuse établie par l'arrêté ministériel du 22 décembre 2006 et dans la zone vulnérable du Pays de Herve établie par l'arrêté ministériel du 28 février 2006. Cette situation n'implique toutefois aucune contrainte en ce qui concerne le projet dont question. Les programmes d'actions spécifiques s'adressent aux exploitations agricoles telles que définies à l'article R188 du code de l'eau.

**A.2. Opportunité du projet : sans objet.**

**A.3. Conclusion : avis favorable pour le projet moyennant les conditions suivantes.**

- 1) dans la partie du tracé du tram et de ses annexes incluse dans la zone de prévention éloignée des captages de la société INBEV BELGIUM S.A. : respect des mesures prescrites par l'arrêté ministériel du 11/12/2002 relatif à l'établissement des zones de prévention rapprochée et éloignée des ouvrages de prise d'eau souterraine dénommés P8, P9, P10 et P11, sis sur le territoire de la commune de Liège (Jupille) (voir copie en annexe 2) et des articles R 165 et R 167 du Code de l'eau.

Nous attirons particulièrement votre attention sur le respect des mesures suivantes :

- les nouvelles aires de stationnement de plus de 20 véhicules automoteurs doivent être étanches et pourvues d'un dispositif de collecte des liquides vers un séparateur d'hydrocarbures.

- les stockages d'hydrocarbures ou de produits contenant des substances des listes I ou II répondent aux exigences de la législation en vigueur relative à ces installations de stockage.

Complémentairement, les mesures suivantes sont également imposées:

- les surfaces de collecte, les encuvements, les bacs de rétention et les fosses étanches sont laissés libres. Ils sont protégés contre les venues d'eau pluviale et d'infiltration. Les dispositifs permettant d'évacuer l'eau par la base sont formellement interdits;
  - le soutirage et le jaugeage sont effectués par la partie supérieure du réservoir. Le soutirage par gravité, même avec un dispositif de fermeture sur la conduite, est formellement interdit;
  - une plaquette est apposée sur le réservoir, spécifiant la zone de prévention et indiquant les numéros de téléphone de l'exploitant des prises d'eau, de la commune et de SOS POLLUTIONS.
- les réservoirs enterrés ou placés dans une fosse remblayée sont à double paroi, équipés d'un système de contrôle d'étanchéité permanent avec alarme visuelle et sonore en cas de perte d'étanchéité d'une des parois.
  - les stockages de produits solides contenant des substances des listes I ou II sont installés sous toit, sur des surfaces imperméables et équipées d'un système de collecte garantissant l'absence de tout rejet liquide.
  - les conduites destinées au transport d'hydrocarbures, de produits ou de matières contenant des substances relevant de la liste I ou II sont étanches. Le risque de leur rupture accidentelle est réduit à des valeurs négligeables.
  - la manipulation d'hydrocarbures ou de produits contenant des substances des listes I ou II, y compris les engrais et les pesticides, ainsi que les opérations d'entretien et de ravitaillement d'engins à moteur sont réalisées sur des surfaces étanches, avec système de récupération des liquides.
  - les nouveaux transformateurs sont disposés sur un socle en béton armé formant un bac de rétention.
  - pour l'exécution des travaux de construction :
    - les engins de chantier ne peuvent présenter de fuite d'hydrocarbures. Ils sont en bon état, régulièrement vérifiés et, en cas de problème, immédiatement évacués en dehors des zones de prévention pour être réparés ;
    - les opérations d'entretien ou de ravitaillement des engins à moteur sont réalisées de manière à éviter tout épandage accidentel de liquide et son infiltration dans le sol;
    - seuls les produits nécessaires à l'exécution du chantier peuvent s'y trouver. Les produits présentant des risques pour la qualité de la nappe (carburants, lubrifiants,...) sont soit stockés dans des réservoirs placés dans des cuvettes de rétention étanches, de capacité au moins égale à la capacité totale des réservoirs contenus dans chaque cuvette, soit contenus dans des fûts ou récipients entreposés sur une aire étanche et équipée de manière à garantir l'absence de tout rejet liquide en cas de fuite;
    - en cas d'incident, des mesures sont prises immédiatement pour éviter l'extension de la pollution et évacuer les terres qui auraient été contaminées. A cet effet, des kits anti-pollution comprenant notamment des matériaux adsorbant les hydrocarbures et des bâches sont disponibles en quantité appropriée. L'entrepreneur avertit le service compétent de l'administration, SOS POLLUTIONS.
- 2) lors d'éventuelles exhaures dans une zone de 200 m autour des 8 prises d'eau citées en annexe 1 :
- une surveillance conjointe des puits concernés, par l'exploitant de la prise d'eau et par le demandeur ou son représentant (ou exécutant des travaux), doit être mise en œuvre ;
  - le blindage des fouilles doit être imposé à l'entrepreneur adjudicataire des travaux dans le cahier spécial des charges de façon à limiter les venues d'eau et par conséquent les nécessités de pompage avec pour conséquence la minimisation des risques de dégâts aux habitations riveraines et d'impacts sur les prises d'eau souterraine existantes. Le titulaire du permis reste responsable le cas échéant.

**Vu l'avis de l'Agence wallonne de l'Air et du Climat du 31 mai 2013 parvenu le 3 juin 2013, comportant les éléments utiles suivants :**



« Une des missions principales de l'agence de l'Agence wallonne de l'Air et du Climat consiste à élaborer pour la Région, en concertation avec le Gouvernement et les Départements du SPW, la stratégie globale d'amélioration de la qualité de l'air et de lutte contre les changements climatiques. Cette stratégie est concrétisée en particulier par le Plan wallon Air - Climat adopté en 2008 : une centaine de mesures concrètes d'amélioration de la qualité de l'air concernant à la fois les secteurs industriels et la production d'énergie, l'agriculture et la forêt, les transports, le logement, le secteur tertiaire et le secteur public, la gestion des déchets.

Dans ce contexte, l'Agence wallonne de l'air et du climat est en accord avec le projet qui a pour objectif d'améliorer la qualité de vie dans la ville de Liège en introduisant un moyen de transport public plus performant aussi bien en termes de capacité qu'en termes de pollution. Celui-ci devrait permettre de répondre d'une part à une demande de mobilité croissante, et de permettre par ailleurs d'améliorer la gestion de la mobilité à l'échelle de l'agglomération.

Néanmoins, les estimations réalisées dans le cadre de l'étude d'incidences sur l'environnement, indiquent que :

- les distances moyennes parcourues sur une année par l'ensemble du parc roulant dans l'agglomération devraient rester sensiblement constantes malgré la mise en œuvre du projet ;
- les temps de parcours sur le réseau routier de l'agglomération devraient augmenter suite à la mise en œuvre de ce projet, et ce pour toutes les catégories de véhicules ;
- la vitesse moyenne des véhicules circulant sur le réseau routier de l'agglomération devrait diminuer de 0,5km/h (-2%), en moyenne, en raison d'une augmentation sensible de la congestion automobile, principalement suite à la mise en place de certaines restrictions de circulation. Selon les estimations réalisées, cette réduction de la vitesse moyenne devrait induire une hausse des consommations de carburant et des émissions atmosphériques liées au trafic circulant dans l'agglomération, dont notamment +1 tonne soit +0.8% de particules fines (PM10) et +12 tonnes soit +0.6% d'oxydes d'azote (NOx).

Dans ce contexte, il convient de mettre en évidence les éléments suivants :

- D'une part la Belgique est actuellement en contentieux avec les autorités européennes pour non respect des critères de qualité de l'air en matière de particules fines (PM10 - directive 2008/50/CE), et ce en particulier, pour ce qui concerne la Région wallonne, dans les zones de Liège et de Charleroi. A ce jour la Commission européenne a transmis deux lettres de mise en demeure (dont la dernière au mois de novembre 2012), rappelant à la Belgique ses obligations légales, et les conséquences juridiques pouvant découler de leur non-respect.
- Par ailleurs la Belgique ne respecte pas le plafond d'émissions d'oxydes d'azote (NOx), tel que défini à l'horizon 2010 (et pour les années ultérieures) dans la directive 2001/81/CE, relative aux plafonds d'émission de polluants acidifiants, et ce en particulier suite aux émissions trop importantes issues des transports routiers.

En vue d'une part de permettre le respect des critères de qualité de l'air dans la zone de Liège, et par ailleurs de contribuer à la nécessaire réduction globale des émissions de polluants atmosphériques issus du transport routier, il convient de veiller à ce que ces émissions soient les plus faibles possibles. Dans ce contexte, l'Agence wallonne de l'air et du climat demande, dans le cadre de ce projet, d'être particulièrement attentif aux éléments suivants :

- Prendre toute les mesures permettant de limiter la génération et la remise en suspension des particules fines, aussi bien pendant les travaux que lors du fonctionnement du tram.
- Veiller à ce qu'une intégration effective de cette ligne de tram dans une politique de mobilité à l'échelle de l'agglomération puisse être réalisée, et ce en accordant une attention particulière aux pôles d'échanges. Ceux-ci devront en particulier permettre un véritable shift modal en faveur du transport en commun.
- Etre particulièrement attentif aux incidences que les différentes décisions peuvent avoir sur les risques de congestion automobile.

Il convient néanmoins de remarquer que l'Agence wallonne de l'Air et du Climat est, dans le cas présent, consultée en vertu de l'article 25 de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 04 juillet 2002 relatif à la procédure et à diverses mesures d'exécution du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement. Dans ce contexte, la portée de cet avis est strictement limitée aux installations et activités visées par l'arrêté du Gouvernement wallon du 04 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées, et pas sur l'incidence que le projet peut globalement avoir sur la qualité de

l'air ou le climat, comme conséquence du type d'implantation commerciale et de son implantation. Le présent avis est remis d'un point de vue strictement technique et scientifique.

En conséquent, l'Agence wallonne de l'Air et du Climat émet un avis favorable conditionné.

Les numéros de rubriques du permis d'environnement concernés par la demande et ayant un impact sur l'air ou le climat sont :

40.30.04.01 : Installation de chauffage de bâtiment qui comporte au moins une chaudière ou un générateur à air pulsé alimenté en combustible solide, liquide en ce compris le gaz de pétrole liquéfié injecté à l'état liquide, ou en combustible gazeux, d'une puissance calorifique nominale utile supérieure ou égale à 100 kW et inférieure à 2 MW

63.21.01.01.03 : Parc de stationnement de véhicules autres que ceux visés à la rubrique 50.10 – Local d'une capacité de plus de 750 véhicules automobiles

La demande de permis d'environnement concerne le projet de tram à Liège, comprenant les infrastructures nécessaires à son fonctionnement, dont certains bâtiments et locaux administratifs, ainsi que deux parkings-relais destinés aux usagers et au personnel.

Le parking à étages de Sclessin, situé à proximité du Standard, comprend 4 niveaux :

- 3 niveaux supérieurs, ouverts ;
- 1 niveau inférieur, fermé, qui accueillera 99 emplacements, 14 emplacements PMR et 12 emplacements destinés aux familles.

Le parking à étages du quartier de Bressoux est prévu selon le même principe, accueillera un nombre plus important de véhicules, ainsi que des emplacements réservés au personnel du TEC.

*L'étude d'incidence, jointe à la demande, précise le nombre total d'emplacements de parking. Les niveaux fermés sont concernés par les conditions particulières.*

Les équipements suivants sont susceptibles de générer les polluants atmosphériques suivants :

Chaudières :

La production de chaleur sera assurée par deux chaudières par du gaz naturel implantées respectivement dans les bâtiments B16 (Bâtiment d'exploitation) et B19 (Centre de maintenance), pour une puissance totale installée de 820 kW.

I 51 : Chaufferie : 120 kWth

I 60 : Chaufferie : 700 kWth

Emissions potentielles : liées à la combustion : principalement NOx, CO, CO<sub>2</sub>.

Parc de stationnement :

Deux parcs de stationnement, de capacité respective de et places sont également prévus.

- Bâtiment B3 (Standard) : un total de 665 places
- Bâtiment B17 (Bressoux) : un total de 892 places

Emissions potentielles : Les émissions potentielles sont celles liées à l'échappement des véhicules circulant dans cette aire de stationnement.

**AVIS FAVORABLE SOUS CONDITIONS** (Le présent avis vous est remis d'un point de vue strictement technique et scientifique). »

**Vu l'avis du Département de l'amélioration de la connaissance des sites pollués de la SPAQUE du 3 juin 2013 parvenu le lendemain, comportant les éléments utiles suivants :**

Après analyse détaillée des différents terrains concernés par la demande de permis, SPAQUE souhaite apporter ses remarques sur deux volets : Les terrains liés à l'installation du centre de maintenance du tram ; Les autres terrains concernés par la demande de permis.

Terrains concernés par le centre de maintenance et abords :

Les terrains concernés par l'installation du centre de maintenance sont localisés au niveau de l'ancienne cours à marchandise de Bressoux, dont les terrains sont pollués.

La réhabilitation de la zone de l'ancienne cours à marchandise de Bressoux a été reconnue comme prioritaire par le Gouvernement wallon. Cette reconnaissance a permis d'inscrire certaine parcelle du site dans la programmation financée par le FEDER.

SPAQUE et les acteurs locaux envisagent une opération de réhabilitation globale du site en parfaite cohérence avec la qualification de « site prioritaire » que lui a reconnue le Gouvernement wallon.

Dans ce contexte, SPAQUE a introduit auprès du cabinet du Ministre Henry une proposition d'AGW

permettant la mise en œuvre d'une opération de réhabilitation sur l'ensemble de la zone.

Dans l'hypothèse où SPAQUE serait effectivement mandatée pour agir sur l'ensemble de ce site stratégique, SPAQUE n'a pas de remarques à formuler quant à la demande de permis visant à l'installation d'un atelier de maintenance du tram, étant donné que ce terrain aura été réhabilité pour permettre cet usage.

Dans l'hypothèse où SPAQUE serait limitée à quelques zones du site, et ne serait pas mandatée pour la réhabilitation des terrains concernés par l'atelier de maintenance du tram, alors nos recommandations sont les suivantes :

- SPAQUE informe que le terrain visé par le projet est un terrain lourdement pollué et incompatible en l'état avec la demande de permis.
- SPAQUE recommande la réalisation de toutes les démarches techniquement indispensables à la bonne réhabilitation du site concerné par le projet, en vue d'assurer la parfaite mise en compatibilité d'usage du terrain avec le projet dont objet dans la demande.

#### Autres terrains concernés par le projet :

Le projet réalisé en dehors de la zone de l'ancienne cours à marchandise de Bressoux conduit principalement à l'installation sur le sol des infrastructures du réseau ferré, qui plus est au niveau de zones déjà occupées à des fins de mobilité (principalement des voiries), aucun creusement de tunnel ou gros chantier d'excavation n'est identifié.

Toutefois, étant donné que le projet s'installe dans un territoire ayant connu de nombreuses activités industrielles, SPAQUE a recensé de nombreuses zones potentiellement polluées, au niveau du tracé ou en abords de celui-ci. Il est donc recommandé pour toute excavation d'assurer le suivi des matières excavées conformément à la réglementation en vigueur et de s'assurer de la compatibilité d'usage de ces terrains avec le projet du tram.

#### **Vu le courrier complémentaire de la SPAQUE, interrogée dans le cadre de l'instruction, précisant en date du 16 décembre 2013, les points suivants :**

L'intervention de Spaque sur les terrains visés par le projet « atelier de maintenance » du tram évolue positivement, l'hypothèse que Spaque soit effectivement mandatée pour agir sur l'ensemble de ce site stratégique a été retenue. Dans ce contexte, Spaque sera prochainement propriétaire des terrains concernés et se portera garante de la qualité des travaux de réhabilitation amenés pour rendre ce terrain compatible avec ce projet.

#### **Vu l'avis de la direction extérieure de Liège du Département de la Nature et des Forêts du 3 juin 2013 parvenu le lendemain, comportant les éléments utiles suivants :**

Considérant que les travaux, d'une grande envergure et touchant à de nombreuses et importantes trames vertes au sein de la ville:

- sont situés pour partie en zone d'habitat, d'Équipements communautaires et de Services publics, d'activité économique, d'Espaces verts, de Parc d'intérêt paysager et zone non affectée ;
- sont situés à proximité directe d'au moins 26 arbres remarquables répertoriés à l'Inventaire des Arbres et Haies remarquables de Wallonie (MB du 30/01/1998), lesquels ne sont nullement répertoriés, ni représentés comme tels sur les plans d'exécution (dimensions, essences, statut) ;
- envisagent une modification du sol (avec risque d'impact sur le réseau racinaire) ou des travaux de réseau aérien (avec risque d'impact sur les couronnes) au niveau des 19 arbres remarquables suivants:
  - 8 platanes (*Platanus x acerifolia*) Avenue Blonden (site n° 63/1);
  - 3 hêtres de collection (*Fagus sylvatica* 'Atropunicea', 'Laciniata' et 'Quercifolia'), trois platanes et un érable (*Acer pseudoplatanus* 'Leopoldii') en limite du parc d'Avroy (sites 61/18, 19, 20, 23, 27 et 28);
  - 1 platane en tête d'alignement, quai de Wallonie (site 114/1) ;
  - 1 *Pterocarya x rehderana* et 2 *Ginkgo biloba* rue Arnaud Rassenfosse (sites n° 17/2, 3 et 4);

- semblent entraîner l'abattage (plans peu clairs à ce sujet) d'un *Gingko biloba* remarquable à hauteur de la rue Rassenfosse (site n° 17/3) de l'inventaire des Arbres remarquables de Wallonie), alors même que cet abattage peut être évité par un aménagement de voirie adapté;
- nécessitent l'abattage d'au moins 106 arbres d'alignement récemment plantés en divers endroits du parcours, avec replantation de nouveaux sujets approximativement au même endroit ;
- que l'aménagement au sol de certains espaces risque de porter préjudice à certains sujets remarquables, dont les platanes de l'avenue Blonden et non remarquables du Quai de Maastricht, les tilleuls de la place du Marché et de la rue Joffre ;
- visent l'abattage d'une trentaine de sujets matures en alignement (place Lemans et station Val Benoît) ;
- intègrent très insuffisamment le patrimoine arboré existant, (dont une partie est pourtant légalement protégée) du fait de l'absence d'inventaire et de diagnostic sanitaire préalables permettant, e.a d'objectiver davantage les choix d'abattages et de conservation opérés, sur une base argumentée;
- n'intègrent pas la dimension écologique (vie sauvage, essences mellifères), dans le choix des essences essentiellement horticoles ;
- proposent cependant de nouvelles plantations, dans une optique de recomposition du paysage urbain ;

Le Département Nature et Forêts émet un avis favorable conditionnel au projet.

Les conditions du Département Nature et Forêts, de stricte application, sont les suivantes :

- dès avant la mise en chantier et à l'attention de l'entrepreneur, tous les arbres remarquables existants inscrits à l'inventaire régional et concernés par le projet (dans un rayon de 20 mètres de celui-ci), seront impérativement localisés sur les plans d'exécution avec les informations suivantes (essence, dimensions réelles du tronc et de la largeur de la couronne, âge estimé, diagnostic sanitaire et référence à l'inventaire). Cette donnée faisant totalement défaut actuellement;
- sauf prescriptions contraires établies par ce diagnostic sanitaire, tous les arbres remarquables inscrits à l'inventaire régional précités et concernés par le tracé seront intégralement préservés, les plans d'exécution étant adaptés en vue de cette préservation. Les aménagements problématiques qui génèrent des modifications de relief (décaissements) à l'aplomb de certains arbres ou des modifications de silhouette des couronnes seront revus;
- un périmètre de protection de chantier sera établi autour des arbres remarquables. Celui-ci étant à matérialiser par la pose, dès avant et durant toute la période de chantier, de clôtures continues de couleurs vives (filets à mailles) de minimum 1m de hauteur à l'aplomb de la couronne des sujets (ou en cas d'impossibilité avérée à 2m minimum des troncs) ;
- aucun dépôt de matériaux, tranchées, déblais ou remblais n'est autorisé sous la couronne des arbres remarquables ;
- les recommandations relatives à la protection des arbres, remarquables ou non (réseaux racinaires, troncs et couronnes) cités dans l'EIE seront respectées et intégrées dans les Cahiers de charges. A cet effet, les dispositifs de protection feront l'objet d'un poste spécifique au métré.
- le fascicule « Préserver les arbres » édité par le SPW et joint en annexe sera intégré au cahier spécial des charges, de même que les conditions de la circulaire n° 2660 du SPW relative à la valeur d'agrément des arbres ;
- les arbres non remarquables cités ci-après, nécessitent également d'être préservés par les moyens suivants :
  - tilleul de la rue Joffre, en fin d'alignement : dévoiement léger du projet comme suggéré dans l'étude d'incidences sur l'Environnement ;
  - tilleuls de la place du Marché, par la mise en place des dispositifs de protection précités ;
  - platanes du Quai de Maastricht, par l'adaptation de l'aménagement au sol sous la couronne des arbres (suppression des décaissements et des surfaces indurées et aménagement végétal perméable sous les arbres) ;
- la centaine d'arbres d'alignement récemment plantés (poiriers de la rue E. Solvay, noisetiers de Byzance de la rue Varin, sorbiers du Boulevard de la Sauvenière), dont l'abattage nécessite d'être objectivé et motivé, seront transplantés (en période hivernale) et replantés in situ ;
- les arbres n'ayant pu être transplantés seront replantés avec un calibre identique. En tout état de cause, la force des sujets à haute-tige à replanter doit être supérieure ou égale à 16/18 cm ;
- éviter les abattages en période de nidification, comprise entre le 1<sup>er</sup> avril et le 15 août ;

- Insérer davantage d'essences arborescentes et arbustives indigènes présentant en outre un intérêt mellifère, pour au moins 2/3 de la palette végétale et ce, également aux abords des bassins d'orage paysagers. A cet effet, la palette végétale sera revue en accord avec le gestionnaire (Ville de Liège);
- exclure du projet toutes les espèces exotiques invasives reprises dans les listes noires, de surveillance et d'alerte de la plate-forme fédérale espèces invasives <http://ias.biodiversity.be/species/all> ;
- prendre les dispositions en cours de chantier et dans les cahiers spéciaux des charges pour éviter la dissémination de plantes invasives (e.a Renouée du Japon, Ailante glanduleux, ...);
- désignation, par le maître de l'ouvrage, d'un responsable « Environnement » pour le suivi du chantier en ce qui concerne les impacts sur le patrimoine arboré. Celui-ci ayant notamment pour mission le suivi de chantier et la mise en place des mesures de protection des arbres durant celui-ci.

Le Département Nature et Forêts souhaite être associé au suivi de chantier pour les matières relevant de sa compétence et sollicite d'être consulté sur les plans modificatifs à produire en ce qui concerne les remarques précitées.

**Vu l'avis de la cellule «sous-sol/géologie» du Département de l'Environnement et de l'Eau du 31 mai 2013 parvenu le 4 juin 2013, comportant les éléments utiles suivants :**

Vu les lois du 21 avril 1810 et suivantes, coordonnées par l'arrêté royal du 15 septembre 1919, et en particulier

les articles 73 à 76 organisant la surveillance et la police des Mines ;

Vu le décret du Conseil régional wallon du 7 juillet 1988 sur les mines;

Vu le Cwatupe, et en particulier ses articles 85, §3, 136 et 150, § 1er;

Vu l'arrêté royal du 28 avril 1884 réglant la police des mines, en particulier l'article 70;

Vu l'arrêté royal du 5 mai 1919 portant règlement général de police des mines, minières et carrières souterraines;

Vu l'arrêté royal du 10 juin 1974 sur les puits et issues de mines;

Vu l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 30 avril 1992 fixant la procédure et les conditions pour le retrait d'un titre minier;

Vu la requête précisée sous objet ;Vu l'absence de dossier d'étude géotechnique joint à la demande ;

Considérant que l'Administration régionale wallonne a pour mission réglementaire d'exercer une surveillance de police pour la conservation des édifices et la sûreté du sol (art. 73 des lois minières coordonnée,); que cette mission est aujourd'hui dévolue à la DRIGM - Direction des Risques Industries, géologiques et miniers (Département de l'Environnement et de l'Eau) de la Direction générale opérationnelle Agriculture, Ressources naturelles et Environnement du Service public de Wallonie; que cette compétence ne concerne que les mines concédées *sensu stricto*, qu'il s'agisse de concessions existantes ou retirées, et les carrières souterraines en activité; que cette mission générale comporte celle de prévenir et de mettre fin aux situations de danger qui sont portées à sa connaissance et qui seraient dues à l'existence d'ouvrages ou de travaux miniers *sensu stricto* ;

Considérant que, du point de vue de la prévention des risques, elle peut agir en ordonnant ou faisant ordonner au concessionnaire responsable, par le Collège provincial, les travaux nécessaires et/ou en faisant interdire ou conditionner tout projet augmentant les risques pour les biens et les personnes sur et aux abords des ouvrages et travaux miniers; que cet objectif peut être atteint en demandant aux Autorités compétentes en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme et d'environnement de refuser les permis en zone de danger ou de les assortir de conditions de manière à prévenir les risques; que cette manière de procéder permet d'éviter la mise en œuvre des dispositions prévues par les règlements miniers puisqu'elle évite la création de situations de danger, avec une efficacité identique, en minimisant les contraintes administratives et les délais pour les propriétaires de surface;

Considérant que, bien que les minières de fer et carrières souterraines abandonnées ne soient plus soumises à une surveillance administrative et qu'elles se trouvent aujourd'hui sous la responsabilité des propriétaires de surface à leur aplomb, il a été jugé opportun, selon le principe de bonne administration, d'y étendre la recherche et la fourniture d'informations y relatives; que,

toutefois, la DRIGM n'est pas compétente pour remettre des avis réglementaires à leur propos et se limite donc à remettre des recommandations ;

**En ce qui concerne les mines concédées** - Situation du point de vue des territoires concédés

Considérant que le bien considéré se situe dans le périmètre des concessions minières suivantes :

- Gosson-KESSALES (no 185, mines de houille), dont le concessionnaire actuel est la s.a. des Charbonnages du Gosson-Kessales, en liquidation, représentée par Monsieur Alain MARCHE, Direction du Patrimoine (tél. :04/246.91.02) ;
- Bonne-Fin-BANNEUX ET BATTERIE (no 190, mines de houille), dont le concessionnaire actuel est la s.a. des Charbonnages de Bonne-Espérance, Batterie, Bonne-Fin et Violette, en liquidation, représentée par son liquidateur, Monsieur Jean-Marie HEBRANZ, rue Adzeux 41 à 4141 LOUVEIGNE;
- Ashooz ET Bonne-Foi-HARENG (n° 191, mines de houille), dont le concessionnaire actuel est la s.a. des Charbonnages de Abhooz et Bonne-Foi-Hareng, en liquidation, représentée par Maître Francis THEUX, Avocat, avenue Blonden 11 à 4000 LIEGE ;
- GRANDE BACNURE ET PETITE BACNURE (no 192, mines de houille), dont le concessionnaire actuel est la s.a. des Charbonnages de Grande Bacnure, en liquidation, dont le siège social est établi rue du Petit Chêne 95 à 4000 LIEGE;
- COCKERILL (n° 195, mines de houille), dont le concessionnaire actuel est la s.a. Arcelor-Mital, représentée par Monsieur TULLI, Arcelor Real Estate, Service du Patrimoine, rue de Trassenster 21 à 4102 SERAING (Ougrée) (tél. :04/236.60.10) ;
- SCLESSIN-VAL-BENOIT (n° 198, mines de houille), dont le concessionnaire actuel est la s.a. des Charbonnages du Bois d'Avroy, en liquidation, représentée par Monsieur Alain MARCHE (tél 087/77.54.74);
- BOVERIE (no 199, mines de houille) ;
- LACHARTEUSE (no 201, mines de houille déchu le 16/06/1926) ;
- BELLE-VUE ET BIEN-VENUE (n° 202, mines de houille) ;
- ESPÉRANCE, VIOLETTE ET WANDRE (n° 203, mines de houille) ;
- BELLE-VUE À SAINT-LAURENT (n° 347, mines de houille, déchu le 06/08/1928).

Considérant que les concessions no 185, 190, 192, 198, 202 et 203 font l'objet, par les soins des concessionnaires, de travaux de sécurisation en cours programmés dans le cadre d'une demande de la préparation d'une demande de retrait de la concession; que ces travaux sont effectués ou à effectuer en accord avec l'Administration, en application de la réglementation minière en vigueur; qu'ils visent essentiellement les puits et issues de cette concession et s'imposent aux propriétaires de surface;

Considérant que de ce fait la situation des puits et issues sur ces concessions (position, état de sécurisation) est susceptible de changer dans les mois et années à venir, au fur et à mesure des travaux entrepris pour les relever, les rechercher et les sécuriser, selon le contexte du moment ;

**Présence de puits de mines connus**

Considérant que, de l'examen des données et archives en possession de l'Administration en charge des risques miniers, les puits et ouvrages miniers suivants sont connus dans le périmètre considéré ou à moins de 25 m (+ imprécision sur la position du puits)

N° puits	N° position	Dénomination	X	Y	Profond (m)	Section (m)	Revêtement	Arrêté Déput° p.	Classe risques
185470	1					Diam = 3,20	Briques	16/05/1960	A
185471	1					Diam = 4,70	Briques	16/05/1960	A
/	1					1x1	?	non	/
/	1					Diam = 2,40	?	12/11/1951	B

Classe A : risques importants et conditions spéciales - Classe B : risques modérés et conditions générales

Considérant que les puits dénommés " Puits no 7 ,, et « Puits no 3 ,, font l'objet d'un d'arrêté de la Députation permanente du 16 mai 1960 prescrivant des conditions d'abandons à savoir le

remblayage, le dallage et le bornage de ces puits ;

Considérant que la galerie de xhorre dont l'œil se situe quai de Coronmeuse au nord du Hall des Foires de Coronmeuse traverse ce quai à environ 1 m de profondeur ;

Considérant que les eaux rejetées par cette galerie sont reprises par les égouts au niveau de l'œil de la galerie ;

Considérant que le Puits d'air Pontisse n'est plus visible ;

#### Présence potentielle de puits non connus sur plans

Considérant que l'objet de la demande se situe dans un territoire sur lequel, historiquement, l'exploitation de la houille est attestée depuis plusieurs siècles et qu'étant donné, en outre, les conditions géologiques locales, il ne peut être exclu de rencontrer des puits anciens non connus de nos services; que ces puits anciens présentent les mêmes risques ou inconvénients potentiels que ceux établis plus récemment et connus sur plan ;

#### Risques liés aux puits de mines

Considérant qu'il est quasi-impossible de garantir l'absence de risques, notamment d'affaissement ou d'effondrement de terrain, aux abords d'un puits ou d'une issue de mine; qu'en effet, la tenue des terrains autour d'un puits est fonction des caractéristiques géotechniques de ces terrains, des caractéristiques techniques du puits et surtout de la continuité des remblais qui en soutiennent les parois; que l'état de remblayage des puits est rarement connu et qu'il peut évoluer à terme, notamment suite à l'écoulement des remblais dans des galeries, à leur tassement ou à leur affouillement suite à des infiltrations d'eaux;

Considérant que le débouillage (descente plus ou moins rapide des remblais) d'un puits peut entraîner, à court ou à long terme, la ruine de ses parois et, partant, la possibilité de propagation d'un affaissement centré sur le puits; que les dimensions maximum de ce cône d'affaissement peuvent être calculées sur base d'une étude géotechnique; que, lorsque le puits n'est pas visible, il est nécessaire d'augmenter le rayon du cône d'affaissement de l'imprécision estimée sur la position du puits;

Considérant que le débouillage brutal des remblais peut entraîner, du fait de la dépression générée, la ruine des structures établies par dessus et couvrant l'orifice du puits (accident des glaceries d'Auvelais en 1978); qu'il convient donc, sauf circonstances exceptionnelles et autorisation préalable de l'Administration en charge des risques miniers, d'interdire toute construction recouvrant un puits ou une issue de mine;

Considérant que, depuis 1973, l'Administration des Mines a constamment recommandé à l'Administration de l'Urbanisme de faire maintenir une zone non-aedificandi de 25 m de rayon autour de l'axe des puits de mines; que cette valeur est une valeur par défaut, qu'elle peut être revue sur base d'une étude géotechnique déterminant le rayon maximum du cône d'effondrement en cas de ruine des parois du puits;

Considérant qu'il ressort, de l'expérience de l'Administration, que la majorité des accidents sur des puits et issues de mines ou des travaux souterrains sont liés à des infiltrations d'eau localisées, brutales ou continues; qu'il convient donc de prendre toutes les précautions pour les éviter ;

Considérant que les têtes de puits et issues de mines, ainsi que leur dispositif de sécurisation, doivent rester visibles et accessibles à long terme, sans quoi ces dispositifs perdraient toute efficacité du point de vue de la prévention des risques;

Considérant qu'il peut être admis qu'une construction empiète sur une zone non-aedificandi :

- si les risques liés à son occupation ou à sa fréquentation sont minimes
- si les précautions de construction ont été prises pour qu'elle s'appuie sur des structures ancrées en dehors du cône d'affaissement, pour que ses fondations restent stables en cas d'affaissement maximum;
- si la tête du puits reste visible, accessible et mise à l'air;
- si les précautions sont prises pour éviter les infiltrations d'eau;

Considérant qu'il ressort de l'expérience de l'Administration :

- que les puits d'une section supérieure à 2,25 m<sup>2</sup> et dont au moins une des dimensions latérales (ou un des axes) est égale ou supérieure à 1,5 m (puits de classe A) sont susceptibles de présenter des risques importants pour les biens, infrastructures, installations, bâtiments de surface et impétrants; qu'ils convient de les rechercher pour en sécuriser au mieux leur tête et les abords dès lors où leur cône d'affaissement potentiel interfère avec l'emprise des dites infrastructures, installations, bâtiments de surface et impétrants; que les puits de cette catégorie sont, en majorité, connus sur plans;
- que les puits dont aucune des dimensions latérales (ou aucun des axes) n'excède 1,5 m ou dont la section est inférieure à 2,25 m<sup>2</sup> (puits de classe B) présentent des risques moindres, pouvant être prévenus par l'adaptation de l'assise ou des fondations des biens, infrastructures, installations, bâtiments de surface et impétrants, sur base des résultats d'une étude géotechnique visant à caractériser le cône d'affaissement maximum qui résulterait du débouffrage d'un tel puits et de l'instabilité des terrains de surface aux abords;
- que la grande majorité des puits non connus sur plans sont des ouvrages de faible section pouvant entrer dans la catégorie des puits dont aucune des dimensions latérales (ou aucun des axes) n'excède 1,5 m ou dont la section est inférieure à 2,25 m<sup>2</sup> ;

Considérant qu'il convient donc de prescrire les mesures générales et particulières, selon le contexte, pour parer aux risques, potentiels ou réels, pour les personnes, biens, infrastructures, installations, bâtiments de surface et impétrants, ainsi que pour leurs occupants, et enfin, pour assurer la conservation et l'accessibilité aux dispositifs de sécurisation éventuels;

Considérant que la zone non-aedificandi associée à un puits ou une issue de mine doit être considérée comme une zone de contraintes géotechniques au sens de l'article 136 du C.W.A.T.U.P.E.;

#### **Présences d'anciens travaux d'exploitation**

Considérant que le bien concerné ne se trouve pas à l'aplomb de travaux d'exploitation récents ou dans la zone d'influence probable de travaux voisins récents, les derniers travaux menés remontant à plus de 40 années et leur influence sur la surface ayant cessé depuis longtemps, d'après les règles habituelles et les constatations et études a posteriori;

Considérant que, pour les chantiers profonds et récents, établis dans des couches régulières, exploitées rationnellement et remblayées ou foudroyées, l'expérience technique a démontré que l'essentiel du tassement (>95%) en surface se produit dans les dix années qui en suivent l'arrêt; que de très légers mouvements résiduels ou dus à la remontée des eaux dans la mine restent néanmoins possibles;

#### **En ce qui concerne les carrières souterraines.**

Considérant qu'aucune déclaration d'ouverture de carrières souterraines ni aucun indice de présence de telles carrières ne sont connus de nos services dans le périmètre concerné ou à ses abords immédiats;

Considérant qu'il n'existe aucun indice historique, technique ou géologique connu de nos services que des carrières souterraines puissent exister sous le périmètre considéré ou à ses abords immédiats;

#### **En ce qui concerne les minières de fer.**

Considérant que, d'après le travail de compilation effectué par M. J. DENAYER, Géologue, à la demande de l'Administration en charge des affaires minières, il n'existerait pas de gîtes de minerai de fer connus et exploités sous ou aux abords immédiats de l'objet de la demande.

#### **Conditions et recommandations :**

Considérant que les particularités juridiques, administratives et techniques des mines, minières et carrières souterraines sont résumées et expliquées dans l'annexe DRIGM/CSSG/FASCICULE-INFO-MINES " Mines, minières et carrières souterraines en Région wallonne - Risques associés et contraintes administratives";



### Du point de vue des mines.

Considérant qu'en date du 19 juin 2012 la DRIGM a remis un avis à la S.A. Pissart, Architecture chargée de réaliser l'étude d'incidences environnementales ; que cet avis de la DRIGM attirait l'attention sur l'existence de puits et issues de mine (de classe A section supérieure à 2,25 m<sup>2</sup> et dont au moins une des dimensions latérales ou un des axes, est égale ou supérieure à 1,5m), susceptibles, à un moment donné, d'être à l'origine d'un accident grave (effondrement, affaissement) par suite de la ruine progressive, partielle, ou totale, de leurs structures ; que la DRIGM a à cet effet remis les conditions générales ad hoc préalables à l'utilisation des terrains situés les zones considérées : Annexe DRIGM/CSSG/MINES/CONDITIONS-PUITS-CLASSE-A ; Annexe DRIGM/CSSG/MINES/CANEVAS-ET-GEOTECH-PTS ; ainsi qu'aux conditions particulières suivantes :

1. Assurer la visibilité du dispositif de sécurité (dalle + borne) et l'accès aux Puits dénommés « Puits n° 3 » et « Puits n° 7 » ;
2. Assurer l'écoulement des eaux de la galerie de xhorre vers les égouts. ;

Considérant que dans le rapport d'étude d'incidences environnementales daté de janvier 2015, les auteurs relèvent, en ce qui concerne les puits de mines (pp.259-260):

#### Tronçons 1 et 2 :

- Que les tronçons 1 et 2 sont concernés par la présence de deux puits de mines dénommés Puits nos et Puits n°7.
- Qu'il s'agit d'ouvrages de grande dimension, à savoir, pour le Puits nos, 87S m de profondeur et 3.20 m de diamètre (-12m<sup>2</sup> de section), et pour le Puits n°7, 982 m de profondeur et 4,70 m de diamètre (17m<sup>2</sup> de section).
- Que ces 2 puits ont fait l'objet d'un arrêté de la Députation permanente du 16 mai 1960 prescrivant les conditions d'abandon de ces ouvrages, à savoir le remblaiement, le dallage et le bornage des puits.
- Que le puits n°3 est localisé au droit du trace du tram, a hauteur de l'arrêt Tilleur ; que le projet prévoit a cet endroit la construction d'arrêts de bus qui jouxtent les quais de débarquement du tram.
- Que le puits n°7 se trouve au sud-ouest du précédent ; qu'il est localisé en dehors du périmètre d'intervention du tram, mais sa zone non aedificandi établie par défaut, rayon de 25 m, autour du puits recoupe cependant ce périmètre d'emprise.
- Que les puits nos et n°7 ne sont actuellement pas visibles sur le terrain. Ils sont en effet localisés au sein d'une zone de friche, dont la végétation buissonnante est très développée.

#### Tronçon 8.

- Que l'œil d'une galerie d'exhaure est recensé au droit du périmètre d'intervention du tram, à l'est du carrefour formé par la rue du Tir, la rue Saint-Léonard et le quai de Coronmeuse ; que cette galerie draine les eaux issues d'anciens charbonnages situés au nord du tracé, lesquelles eaux sont reprises par le réseau d'égouttage au niveau de l'œil de la galerie ; que cette galerie traverse le quai de Coronmeuse du nord vers le sud à environ 1 mètre de profondeur.

#### Tronçon 10.

- Qu'un puits d'air (catégorie B) non visible sur place est recensé au niveau de la station du terminus d'Herstal, à hauteur du pied du talus de l'autoroute E40 ; que ce puits n'est pas situé au droit du périmètre d'intervention du tram, mais sa zone non aedificandi établie par défaut recoupe ce périmètre.

Considérant qu'à ce stade du projet la DRIGM note l'absence de dossier technique précis sur les divers aménagements à réaliser aux abords des puits et issues susvisés ; qu'il est dès lors impossible, voire prématuré, d'imposer des conditions particulières ; qu'en ce qui concerne la sécurité des personnes et des biens il y a lieu de se reporter aux conditions et recommandations de l'avis rendu le 19 juin 2012 ;

En ce qui concerne les aspects réglementaires liés aux mines concédées et dans les limites des informations actuellement disponibles, je ne puis que vous confirmer l'avis préalable rendu le 19 juin 2012 : Annexe DRIGM/CSSG/MINES/CONDITIONS-PUITS-CLASSE-A ; Annexe DRIGM/CSSG/MINES/CANEVAS-ET-GEOTECH-PTS et conditions particulières suivantes :

1. Assurer la visibilité du dispositif de sécurité (dalle + borne) et l'accès aux Puits dénommés « Puits n° 3 » et « Puits n° 7 » ;
2. Assurer l'écoulement des eaux de la galerie de xhorre vers les égouts.

**Vu l'avis de la cellule « Risques d'accidents majeurs » du 29 avril 2013 parvenu le 2 mai 2013 qui comporte les éléments utiles suivants :**

« En vertu de l'article 24 de l'accord de coopération du 21 juin 1999 entre l'État fédéral, les Régions flamande et wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, une politique d'urbanisation doit être menée par les Régions afin de prévenir et de limiter les accidents majeurs.

Dans ce cadre, en ce qui concerne la Région wallonne, l'article 136bis, §1er, du CWATUPE, inséré par le décret du 8 mai 2008, prévoit que le Gouvernement arrête les périmètres de zones vulnérables établies autour des établissements présentant un risque d'accident majeur au sens du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ou d'une zone visée à l'article 31§2 du CWATUPE ; chaque périmètre comporte des zones vulnérables dont les limites sont fixées sur la base de seuils de risque tolérable. Toutefois, à l'heure actuelle, aucun périmètre de zones vulnérables en exécution de cet article 136 bis n'a encore été arrêté.

C'est ainsi qu'il faut se référer à titre transitoire à l'article 16 du décret du 8 mai 2008 qui prévoit, dans ce cas, que l'exécution des actes et travaux peut être soit interdite, soit subordonnée à des conditions particulières de protection des personnes, des biens ou de l'environnement, compte tenu des seuils de risque tolérable fixés pour les zones vulnérables arrêtées pour des risques de même nature, lorsque les actes, travaux et permis visés aux articles 84, 89 et 127 du CWATUPE se rapportent à tout projet situé autour d'un établissement présentant un risque d'accident majeur au sens du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ou d'une zone visée à l'article 31 §2 du CWATUPE.

Dans ce cas, la demande de permis est soumise à l'avis de la Direction générale des ressources (RAM), naturelles et de l'Environnement, à savoir la Cellule des risques d'accidents majeurs

Dès lors, sur base des données en notre possession et au regard des principes directeurs et des valeurs de référence applicables en Région wallonne en matière d'avis relatif à la prise en compte du risque industriel majeur, tels qu'approuvés par le Gouvernement wallon en dates du 22 décembre 2005 et du 14 décembre 2006, il nous apparaît que :

- ce projet ressort du type C<sup>1</sup> ;
- l'emplacement du projet est situé à proximité du site de la société EXXONMOBIL et la probabilité d'observer un effet dangereux est comprise entre comprise entre  $10^{-5}$ /an et  $10^{-4}$ /an et
- l'emplacement du projet est situé à proximité du site de la société ARCELOR et la probabilité d'observer un effet dangereux est comprise entre  $10^{-6}$ /an et  $10^{-5}$ /an et.

Type A : constructions et locaux techniques directement liés à la géographie (captage, châteaux d'eau, relais hertzizens, ...)

Type B : bâtiments et infrastructure destinés à recevoir des personnes majoritairement adultes et autonomes en nombre restreint (ateliers, ...)

Type C : tous les bâtiments et infrastructure non visés sous les types A, B et D (les logements, hôtels, restaurants, bâtiments scolaires et internats d'enseignement moyen ou supérieur, commerces fréquentés par le grand public, ...)

Type D : bâtiments et infrastructure destinés à recevoir des personnes sensibles, à autonomie réduite ou à vulnérabilité aggravée (maison de soins, de repos, écoles, prisons, ...)

Notre avis est dès lors défavorable pour deux portions du tracé situées à Sclessin au vu du risque admissible pour ce type de projet, plus précisément les portions entre les points de coordonnées Lambert suivants : (233429; 145066) et (233557; 145033) ; (233243; 144895) et (233279; 144972).

Pour le reste du projet, la cellule RAM n'a pas de remarque à formuler »

**Vu l'avis de la cellule « Risques d'accidents majeurs » du 31 juillet 2013 parvenu le 1<sup>er</sup> août 2013, qui précise son avis initial par les éléments suivants :**

La directive SEVESO transposée dans l'accord de coopération du 21 juin 1999 précise en son article 24 que « les politiques en matière d'affectation ou d'utilisation du sol ou d'autres politiques pertinentes ainsi que les procédures de mise en œuvre de ces politiques tiennent compte de la nécessité, à long terme, de maintenir des distances appropriées entre d'une part, les établissements couverts par le présent accord et d'autre part, les zones d'habitation, les Immeubles et zones fréquentés par le public, les voies de transport importantes dans la mesure où cela est possible, les zones de loisirs et les zones présentant un intérêt naturel particulier ou ayant un caractère particulièrement sensible, et, pour les établissements existants, de la nécessité de mesures techniques complémentaires conformément à l'art. 7, afin de ne pas accroître les risques pour les personnes ».

La méthodologie développée depuis dix ans par la cellule RAM consiste à quantifier le niveau de risque individuel à l'endroit d'implantation d'un projet en combinant la probabilité d'occurrence d'un événement dangereux et les effets de cet événement. Le risque à évaluer est défini comme la probabilité d'apparition dans un endroit précis d'un effet dangereux, susceptible de provoquer des dégâts irréparables pour les personnes et les biens.

Le demandeur avance que la méthodologie utilisée par la cellule RAM ne s'applique pas à son projet au motif que celui-ci reste un temps limité dans les zones de danger, contrairement à une infrastructure statique (i.e. bâtiment). La notion de taux de présence de la cible est déjà implicitement prise en compte de façon majorante

dans la méthodologie RAM. En effet, la définition des types de projets A, B, C et D (cf note au Gouvernement wallon de 2007) fait intervenir de manière intrinsèque le taux de présence du public dans les établissements cibles :

- Type A : Constructions et locaux techniques directement liés à la géographie (captages, châteaux d'eau, stations d'épuration, émetteurs et relais hertziens, transport et distribution des gaz et de l'électricité, écluses et barrages, locaux techniques pour trains et métros, éoliennes, etc.).
- Type B : Bâtiments et infrastructures destinés à recevoir des personnes majoritairement adultes et autonomes en nombre restreint (ateliers, logistique, etc.).
- Type C : Tous les bâtiments et infrastructures non visés sous les types A, B et D (logements, hôtels, restaurants, bâtiments scolaires et internats d'enseignement moyen ou supérieur, commerces fréquentés par le grand public, etc.).
- Type D : Bâtiments et infrastructures destinés à recevoir des personnes sensibles, à autonomie réduite ou à vulnérabilité aggravée (établissements de soins, maisons de repos, établissements et internats pour enfants de moins de 12 ans, prisons et centres fermés, campings, villages de vacances, aires de loisirs, etc.). Moyennant due motivation, des établissements de type C peuvent devenir de type D en cas de difficulté particulière d'évacuation (stade de foot, immeubles avec beaucoup d'étages, etc.).

Ce paramètre peut être variable dans le temps (le taux de présence du tram sera-t-il le même dans deux ou dix ans ?) et est souvent difficilement quantifiable. Par conséquent, si le demandeur peut quantifier de manière précise, fiable et durable le taux de présence du tram dans les zones de danger, et que le risque global dans ces zones est ramené en dessous du seuil de  $10^6$ /an, le risque individuel pourrait être considéré comme tolérable. Dans ce cas, il appartient au demandeur de démontrer et de garantir ces hypothèses.

Par ailleurs si un accident survenait alors que le tram circule dans cette zone, le nombre de personnes impactées serait très certainement fort important. Mais tenir compte du nombre potentiel de personnes présentes dans le tram ajoute encore une couche d'incertitude, raison pour laquelle la cellule RAM ne prend pas en compte le risque collectif. Pour toutes ces raisons la cellule RAM a développé une méthodologie validée par le gouvernement et basée sur le risque localisé sans tenir du nombre de personnes impactées. Dans le cas présent, si un avis favorable devait être remis, nous conseillons vivement la mise en place de précautions. On peut envisager, en cas d'accident sur le site d'Exxon, un arrêt préventif de la circulation des trams de façon à ne pas les exposer à un risque excessif. Par exemple, un système de feux de signalisation couplés aux arrêts d'urgence de chez Exxon ou au démarrage automatique de la couverture à la mousse des encuvements.

Concernant le second tronçon évoqué (points 3 à 4, perpendiculaire à l'axe de tracé du tram), celui-ci est présenté dans votre courrier comme étant uniquement concerné par des réaménagements de voirie. Dans ce cas, si ce tronçon, n'est pas visé par le passage d'un tram, et qu'il s'agit d'une installation existante alors notre avis n'est pas requis (cf. art 24 de l'accord de coopération). Dans notre avis du 29 avril, nous faisons référence à un site d'ARCELOR MITTAL et vous souhaitiez que nous le définissions. Le site en question est la cokerie de Seraing, toujours actuellement en activité.

Concernant les infrastructures et la mobilité actuelles (stade de Sclessin, bus, voitures...), vous souhaitiez que notre avis soit motivé au regard de l'augmentation du risque induit par ce nouveau projet. La directive seveso et sa transposition dans l'accord de coopération (art24) sont très claires à ce sujet. Il est prévu, « pour les établissements existants, de la nécessité de mesures techniques complémentaires conformément à l'article 7, afin de ne pas accroître les risques pour les personnes ». De telles mesures ont été imposées au site d'Exxon lors de l'analyse des rapports de sécurité ou d'inspections réalisées par mes services.

**Vu l'avis de la cellule « Risques d'accidents majeurs » du 3 février 2014 parvenu le 5 février 2014, qui revoie et précise ses avis initiaux par les éléments suivants :**

Le courrier du SRWT (réf. T/JYP/ME 14.01.09 S 33) présentant le calcul du temps de présence maximum du tram dans la zone vulnérable d'Exxon Mobil à Sclessin conclut à une fréquence annuelle d'observer un effet dangereux dans la zone en face d'Exxon Mobil comprise entre  $10^{-5}$ /an et  $10^{-6}$ /an.

La cellule RAM est d'accord avec le raisonnement et la conclusion présentés dans ce courrier.

Néanmoins, le scénario d'une explosion de vapeur d'essence présente des effets importants associé à une cinématique rapide, si un tel accident survenait alors que le tram circule dans cette zone, le nombre de personnes impactées serait très certainement fort important. Pour ces raisons, la cellule RAM préconise la mise en place de mesures supplémentaires destinées à diminuer tant que faire se peut la probabilité de la présence

d'une RAM dans la zone incriminée en cas d'accident chez Exxon. Ces mesures sont traduites par la condition particulière d'exploitation suivante :

- La SRWT met en place un dispositif préventif permettant de stopper et d'éviter la présence de rames de tram dans une zone située à proximité du site Exxon Mobil Sclessin en cas d'alerte incendie avérée ou d'alarme due à une fuite d'essence au sein de cette société (alerte de niveau 1, ESD1, selon PIU Exxon). Cette zone sera définie, en concertation avec les services de secours compétents et ce, en adéquation avec les zones et périmètres retenus dans le « Plan Particulier d'Urgence et d'Intervention Provincial » (PPUI Provincial) existant. Par ailleurs, la SRWT prend contact avec la société Exxon Mobil afin que le numéro d'appel d'urgence de la SRWT (24/24h) soit ajouté à la liste des personnes alertées automatiquement (chaîne d'alerte) par la centrale de détection lors d'alerte avérée (alerte de niveau 1, ESD1, selon PIU Exxon). L'objectif est de limiter au maximum le temps nécessaire pour alerter la SRWT et procéder à la mise en sécurité de la zone située à proximité du site Exxon.

Dans ces conditions, l'avis de la cellule RAM est favorable.

**Vu l'avis de la chambre régionale de la Commission royale des Monuments, Sites et Fouilles du 29 mai 2013 parvenu le 3 juin 2013, comportant les éléments utiles suivants :**

Nous avons l'honneur de vous faire savoir que la Commission royale, en ses séances des sections des Sites, des Monuments et du Bureau des 27, 28 et 29 mai 2013, a examiné le dossier repris sous rubrique.

Après avoir entendu l'exposé des représentants de la Ville, en séance plénière de la Chambre régionale (sections des Sites, des Monuments et des Fouilles), le 22 mai dernier, la Commission royale a émis les remarques et les souhaits suivants sur le projet d'implantation de la ligne du tramway ferré à Liège.

En préambule, la Commission royale tient à souligner que de nombreux monuments classés sont directement concernés par le tracé projeté de la ligne du tram (voir annexe I) sans oublier les biens repris à l'Inventaire du Patrimoine, puisque faut-il le rappeler, l'ensemble du Centre historique de Liège est traversé par le projet. Celui-ci se développe sur un parcours de 11 km et comprendra 21 stations avec 50 hectares d'aménagements prévus.

En premier lieu, la Commission ne peut que s'opposer à la présence de caténaires dans le Centre ancien historique de la ville. En effet, la présence de poteaux supplémentaires aux infrastructures déjà en place (pour l'éclairage, les panneaux publicitaires, routiers, etc.) n'est pas une solution adéquate. Celle-ci imposera aussi la présence de réseaux arachnéens, notamment à proximité de l'Opéra de Wallonie, fraîchement rénové, pour ne citer que ce cas ; ce qui n'est pas acceptable. De plus, qu'en serait-il de l'accrochage éventuel des caténaires sur les façades, notamment pour la rue Féronstrée dont la largeur est parfois réduite? La perception visuelle de monuments classés tels que l'Hôtel de Ville ou le Palais Curtius ne saurait qu'en être affectée. D'un point de vue technologique, d'autres solutions existent. Elles devraient être imposées pour le Centre ancien.

Concernant le choix de l'implantation des stations, de manière générale, la Commission royale tient à souligner que le dossier de demande de permis unique ne contient aucune élévation des stations aux endroits sensibles. La Commission s'étonne des choix opérés qui traduisent parfois un manque de volonté de mise en valeur du Centre historique. C'est le cas flagrant des stations dénommées « Charlemagne » et « Place des Déportés » (situé quai de Maestricht devant le Palais Curtius). Cette dernière étant située juste devant le Palais Curtius il est nécessaire de tenir compte des perspectives importantes (Esplanade Charlemagne/Bd Piercot, les vues sur le Curtius depuis la rive droite de la Meuse, Esplanade Saint-Léonard/place des Déportés, etc.) et des liaisons piétonnes facilitant le parcours futur des piétons dans le Centre ancien. En outre, la compréhension du cheminement des boulevards créés à partir du lit ancien des bras de Meuse s'en

verrait ainsi considérablement amoindrie. La protection des vues et des points de vue est donc primordiale. La Commission souhaite, dès lors, le déplacement des stations « Charlemagne » et « Place des Déportés ». De façon générale, la Commission préconise l'utilisation d'une infrastructure légère et simple, sans publicité, peu visible, peu marquante dans le paysage.

Concernant le revêtement du sol, la Commission royale ne s'oppose pas au revêtement de « façades à façades » qui paraît inévitable vu parfois le manque de largeur des rues traversées ; ceci devrait se concevoir en portant une attention particulière au maintien du niveau du sol actuel afin de ne pas empiéter sur les soubassements des maisons. C'est aussi le cas, par exemple, de la réfection du revêtement de sol au pied du Monument à la Résistance au Boulevard d'Avroy qui doit absolument être soignée et homogène avec les matériaux en place. D'autre part, la Commission préconise l'utilisation de pierre naturelle d'origine belge. Elle insiste sur l'usage de matériaux traditionnels de voirie à Liège depuis toujours, grès famenniens du Condroz sous forme de pavés de différents formats (selon les usages, platines carrées pour les trottoirs, oblongs et mosaïques pour les zones circulées) et de "pierre bleue de Belgique" (dite "petit granit") pour les dallages et éléments linéaires (bordures). Des éléments en vrais granites (dit "durs") peuvent être admis pour les parties les plus sollicitées (tracé du tram proprement dit) ou pour des raisons de contraste chromatique renforcé (pour les malvoyants et pour des raisons de sécurité). La Commission insiste sur la sobriété nécessaire des matériaux et des calepinages (pas de trop grand mélange de matériaux). Dans ce genre de contexte patrimonial, les sols doivent garder une valeur d'accompagnement et ne pas s'imposer par une monumentalisation excessive. Les normes imposent déjà des contraintes de glissance, auxquelles ne satisfont que des finitions clivées (pour les grès) ou rugueuses (pour les pierres bleues), telle que le bouchardé gros. Il faut évidemment éviter des finitions trop superficielles de durabilité limitée. Il semble donc important à la Commission de pouvoir envisager une solution modulée en fonction des zones et des contraintes (sécurité/PMR) rencontrées en utilisant des finitions adéquates assurant sécurité et harmonie avec le bâti.

Concernant le déplacement des impétrants situés sous l'assiette du tram, la Direction de l'Archéologie a déterminé huit points sensibles à potentiel archéologique qui devraient faire l'objet de fouilles préventives ou de sondages. La SRWT a-t-elle prévu d'intégrer ces interventions éventuelles à la programmation des travaux? Si les impétrants sont déplacés, ce sera sans doute vers des zones qui n'ont pas encore été creusées. La Commission souhaite donc obtenir une copie du plan des déplacements des impétrants.

Concernant la suppression, le maintien ou la plantation d'arbres sur le parcours, la Commission royale s'interroge sur le recours systématique à des essences indigènes en milieu urbain. Il est indispensable de privilégier des essences adaptées à des conditions de vie difficiles : pollution de l'air, limitation de l'espace souterrain et de la ressource en eau, adaptation aux "impératifs" des conditions urbaines (fruits, chutes de branches, bois mort, ..), adaptation à la taille, etc. La notion d'indigénat doit faire place au pragmatisme. Les conditions de plantation (volume de la fosse maximal, profondeur de 0,80 m minimum, cotés supérieurs à 1,50 m, plante bien formée, bien plantée, bien arrosée et bien taillée...) sont importantes. Elles sont, d'ailleurs, à intégrer dans les cahiers des charges. La Ville devrait choisir elle-même en pépinière les sujets à planter puisqu'elle les entretiendra ensuite. Afin de conscientiser les responsables sur le coût des dégâts occasionnés aux arbres pendant les travaux, il est primordial, vu le peu d'espace entre l'assiette du tram et les racines des arbres à plusieurs endroits, que soit prévu d'intégrer dans les conventions d'occupation du domaine public la circulaire interne n°2660 (sur la méthode de détermination de la valeur d'agrément des arbres en Région wallonne - voir annexe II). Bien évidemment, le cahier des charges doit absolument faire mention de toutes les prescriptions nécessaires à la protection des arbres maintenus. Enfin, la Commission royale regrette l'abatage d'un des tilleuls composant l'alignement situé à proximité de l'Opéra (initialement six, ils ne sont plus que cinq et passeront ainsi à seulement quatre) ainsi que la minéralisation de la place des Déportés dont on abat deux alignements.

Pour toutes ces raisons, la Commission royale a donc émis un avis favorable sous réserves sur le projet.

**Vu le courrier complémentaire de la Commission royale des Monuments, Sites et Fouilles du 23 janvier 2014 parvenu le 24 dito, qui confirme l'avis qui précède et, la**

chambre provinciale ayant eu connaissance de l'avis du Collège communal de la Ville de Liège, attire l'attention du Fonctionnaire délégué sur le point suivant:

Le tram traversera le centre ancien de Liège, de grande valeur patrimoniale, qu'il importe de préserver. Les revêtements de sol (rue et trottoirs) dans ce centre ancien ne relèvent pas de l'accessoire mais participent à la qualité et à la spécificité d'une rue ou d'un quartier historique et sont fondamentaux dans la perception de la valeur patrimoniale des paysages bâtis. Par conséquent, la Commission s'est fermement opposée au placement de pavés béton comme revêtement de voiries et trottoirs dans le centre ancien protégé.

**Vu l'avis de la Commission consultative communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité de LIEGE adopté en séance du 11 juin 2013 parvenu le 26 dito, qui remet un avis favorable conditionnel, à l'unanimité des 10 votes, avis énoncé comme suit :**

Préambule :

- Le projet est perçu positivement par la CCATM, dans le sens où il permet une réappropriation globale d'espaces publics importants et une amélioration sensible de la qualité de vie des habitants des quartiers concernés.
- La CCATM perçoit dans le projet une volonté certaine de modifier les habitudes de mobilité avec un rééquilibrage cohérent des modes de déplacements, impliquant notamment un découragement du trafic traversant le cœur urbain.
- La CCATM estime que le dossier a évolué favorablement entre l'étude d'incidences et la demande de permis.
- La CCATM constate que le projet a été, en partie, réapproprié par les autorités communales et qu'il en découle une amélioration significative de l'insertion urbaine dans des lieux emblématiques. La CCATM y voit un travail concret des services de la Ville de Liège, avec des équipes de qualité, impliquées dans le projet TRAM.
- Des prises de positions embryonnaires ont été posées grâce au projet du tram et devront être amplifiées à l'échelle de la Ville, et plus encore de l'agglomération. L'élaboration du PUM avait contribué à créer une première dynamique en la matière.
- La CCATM insiste dès lors sur l'importance de la création d'une structure supra communale où les autorités locales pourront enfin prendre toutes leurs responsabilités et l'initiative en terme de développement territorial structuré par les différents réseaux de mobilité ; avec le soutien technique et subordonné des administrations régionales (SPW, SRWT, ...).

Ces éléments positifs doivent être nuancés :

- De manière générale, la CCATM dénonce un manque d'information et de concertation dans le chef de la SRWT. Des acteurs essentiels n'ont pas ou peu été associés au projet de tram (CCATM, hôpitaux, Ulg, comités de quartiers, sociétés de logement de service public, représentants des autres modes de transport - train, voiries, voies fluviales-, etc).
- De manière particulière, la CCATM regrette que, malgré ses nombreuses demandes à la SRWT d'être associée au projet, aucune n'ait été suivie d'effet concret.
- La CCATM estime que si le tram est bien un mode de transport public structurant, le projet déposé évoque peu, voire très peu, la structure urbaine qui va l'accompagner.
- La CCATM pointe l'absence de prospective sur la Ville elle-même, un manque global de vision territoriale.
- La CCATM est convaincue qu'un projet de tram sera plus porteur si on relie mieux l'outil de mobilité avec les perspectives de développement. La CCATM invite la Ville à mieux communiquer sur ces développements.
- La CCATM rejoint l'analyse de l'Ulg et estime que les 18.000 étudiants de cette importante institution n'ont pas été assez pris en compte. Ceci implique également la desserte du village du Sart-Tilman et de Liège Science Park.

- La CCATM estime que le plan global de mobilité n'est pas assez détaillé, en ce compris la nécessité de créer la liaison CHB, à tout le moins parallèlement à l'installation du tram, en raison de l'implication de ces importants travaux sur le trafic de transit. La CCATM rappelle que la liaison CHB est proposée dans le PUM afin de soulager la rive droite qui verra d'importants reports de trafic.

#### Avis particuliers sur l'étude d'incidences :

- La CCATM regrette l'absence d'information sur la restructuration du réseau de bus et du réseau ferroviaire. Cette restructuration doit être menée en parallèle avec l'étude du tracé et le développement du tram, sans reproduire les critiques émises ci-dessus, à savoir un manque de concertation et un pilotage plus marqué de la Ville sur les objectifs à atteindre.
- La CCATM fait donc sienne l'exigence de l'Ulg d'un complément d'études relative à la restructuration globale des réseaux de transports en commun. La première ligne de tram est en effet un élément du réseau global.

#### Avis sur le tracé global :

- La CCATM souligne toute l'importance de la création d'une ligne 2 dans les plus brefs délais, avec au minimum une section entre Fontainebleau (voire Saint-Nicolas) et Médiacité. Cette première partie de la ligne 2 constitue en effet la seule manière de réduire de manière drastique le nombre de bus au centre urbain, de permettre une transformation des places Léopold et République Française et répond aux besoins de relations entre les deux rives de la Meuse (population en rive droite et équipements en rive gauche). La CCATM estime qu'un positionnement clair de la Ville doit être affirmé sur la priorité d'avoir une ligne 2 avant l'extension éventuelle du présent tracé.
- A défaut de pouvoir mettre en œuvre dans la foulée de la première ligne (et en tout cas avant les extensions de la ligne 1), la CCATM demande que les appareils de voies nécessaires à la création d'une seconde ligne (par exemple des aiguillages au niveau de la Place St-Lambert) soient intégrés lors des travaux de la ligne 1.
- La CCATM insiste sur la suppression des gares de bus en centre-ville et la nécessité pour le TEC de proposer une réorganisation du réseau de bus tenant compte de cette contrainte.
- Les investissements en transport public doivent rester conséquents en rive droite et des mesures strictes doivent être prises pour éviter un report de circulation automobile sur cette rive.
- La CCATM considère comme indispensable la suppression de l'alimentation aérienne (caténaires) dans le tronçon compris entre la Place Général Leman et le Pont d'Avroy et dans le tronçon compris entre l'Opéra et la Place des Déportés, ce qui constitue un minimum. L'idéal étant une suppression totale des caténaires, dès lors que les techniques existent, sur tout le réseau ou du moins de la place Général Leman au quai de la Batte (la traversée de la Ville).
- La CCATM estime que le réseau de tram doit être cohérent avec le futur REL. Que ce soit à Fragnée, à Saint-Léonard ou à Sclessin ou ailleurs, les liaisons potentielles avec un futur Réseau de chemin de fer d'agglomération ne sont même pas esquissées. Il est en outre rappelé que la gare de Bressoux permet de rejoindre très facilement Bruxelles. La réouverture rapide de la ligne L125A doit être privilégiée ainsi que la réouverture de la gare Vivegnis. De plus, l'opportunité de navette fluviale ne doit pas être hypothéquée avec le tram.
- La CCATM estime comme indispensable une bonne gestion du chantier (panneaux explicatifs du projet pendant le chantier et porteur d'un avenir, priorisation des transports publics et des modes doux, informations précises aux riverains sur le phasage des travaux, utilisation de la voie d'eau pour le chantier plutôt qu'un charroi de camions, ...).  
Un programme d'Art Public doit accompagner l'insertion du tram, via des appels à projet.  
Un budget spécifique doit y être consacré.
- Le jalonnement dynamique des parkings dans le centre-ville ainsi qu'un renforcement de la réglementation doivent accompagner la mise en service du tram.
- Le tram intègre les vélos. La CCATM y voit une nécessité d'adopter le Règlement Communal d'Urbanisme afin d'imposer dans les permis d'urbanisme des emplacements réservés au parcage sécurisé des vélos. Des parkings couverts pour les vélos doivent être intégrés au projet tram en suffisance et en capacité.

**Avis particuliers sur le tracé :**

- La CCATM approuve le choix du tracé par Rogier. La Ville doit, dès à présent, confirmer le fait qu'une piste cyclable se réalisera sur l'actuelle assiette de la voie réservée au bus au travers du Parc d'Avroy.
- Certains membres privilégient le passage à double sens en Féronstrée et insistent sur le fait que les quais peuvent être réaménagés sans la présence du tram. La présence du tram pourrait empêcher des mutations plus radicales ultérieures comme par exemple une mise en tunnel du trafic entre le pont Kennedy et le pont Maghin. Cette option permettrait de ne pas hypothéquer le passage d'une ligne 2 dans la rue Léopold.
- La rue Léopold doit être plus traversante, plus urbaine, avec des trottoirs au niveau des trams. Une vision attentive doit être portée sur la gare des bus Léopold qui doit, à terme, disparaître.
- La mise en piétonnier de la rue de la Cité est accueillie très favorablement (que le tram y passe ou non), mais les conséquences en terme de circulation automobile selon les solutions proposées sont trop pénalisantes : certains membres proposent la mise en place d'une boucle de circulation externe claire et lisible enserrant le cœur urbain (via la rue Velbruck) de manière notamment à intégrer la partie plus commerçante de Féronstrée.
- La desserte en transport public du quartier Solvay / Préfecture / Laminoir ne doit pas être oubliée. Plus généralement, Sclessin mériterait une étude globale d'aménagement du quartier.
- L'absence de parcage au Val-Benoît découragera un certain nombre d'automobilistes venant de l'E25 d'emprunter le tram et de ne pas pénétrer plus avant dans le tissu urbain. Le mobilier de la station et la position de la station devant le Curtius doivent être adaptés afin de conserver une vue de qualité depuis la rive droite sur un des bâtiments les plus emblématiques de Liège.

**Vu l'avis de la Commission consultative communale d'Aménagement du Territoire et de Mobilité de HERSTAL adopté en séance du 22 mai 2013 parvenu le 21 juin 2013, qui remet un avis favorable conditionnel, par 6 voix pour, 1 voix contre et 4 abstentions, avis émis en souhaitant la prise en considération des remarques suivantes :**

- Il est nécessaire de prévoir des places de parking de « délestage » en suffisance pour éviter les stationnements sauvages sur le territoire limitrophe de la Ville de HERSTAL.
- L'étude réalisée dans le cadre de la candidature à l'expo 2017 ne semble pas avoir approfondi la question de la mobilité. Si l'objectif de 10% du transfert modal est atteint, 22.500 véhicules devront encore emprunter le réseau routier traversant les 2 communes et la réduction partielle des boulevards liégeois sur une seule bande risque d'impacter HERSTAL en créant des embouteillages sur son territoire.
- La commission craint par ailleurs que l'installation du terminal provisoire sur la place Coronmeuse devienne définitive et que l'extension de la ligne vers « Basse Campagne » ne voie jamais le jour.
- La commission regrette que le tracé dans le tissu urbain ait été abandonné, que ce soit dans la partie liégeoise ou herstaliennne.

**Vu l'avis de la direction de Liège 1 du Service de l'Archéologie de la DGO4 du 11 juin 2013, parvenu le 23 août 2013, comportant les éléments utiles suivants :**

« De la lecture du dossier, il ressort que notre note de synthèse relative au volet archéologique de ce dossier, adressée par le fonctionnaire délégué de la Direction extérieure de Liège 1(DG04) d'une part à l'Atelier d'Architecture du Sart Tilman (AAS) dans le cadre de la réalisation de son étude d'avant-projet et d'autre part, à la s.a. PISSART Architecture, Environnement pour élaborer l'étude d'incidence, est bien reproduite dans la partie IV.2.7 (cadre légal vol. 1, p. 188) et en partie V. 5 (urbanisme et paysage vol. 1, p. 366) en ce qui concerne la liste des 8 sites présentant un potentiel archéologique attesté sur le parcours du projet. Cette note est reprise dans son intégrité à l'annexe V.5.2.



Dans l'état actuel du dossier présenté, cette note reste inchangée. Hormis les 8 sites cités, nous rappelons donc qu'il est impératif que soient communiquées au Service de l'Archéologie de Liège les informations précises concernant le déplacement des impétrants le long du parcours afin d'effectuer une analyse plus affinée de nos interventions.

Nous rappelons aussi l'importance d'être intégré dans le calendrier des chantiers, d'assister au comité d'accompagnement et aux réunions de chantiers. »

**Vu l'avis du Département de la Stratégie de la Mobilité DGO2, direction de la planification de la mobilité et direction de l'exploitation des transports et des Voies hydrauliques, du 31 mai 2013, parvenu le 4 juin 2013, comportant les éléments utiles suivants :**

« par la présente, j'ai l'honneur de vous transmettre l'avis de ma Direction générale (Départements de la Stratégie de la Mobilité, de l'Exploitation des Transports et des Voies hydrauliques de Liège) sur le dossier sous objet. Celui-ci est globalement favorable, au vu de l'impact très positif de ce projet sur la mobilité générale de tous les Liégeois, bien au-delà de la population des communes concernées.

En effet, en matière de politique de mobilité, la création d'une ligne de tram entre Sclessin et Coronmeuse avec une antenne vers Droixhe et toutes les mesures d'accompagnement qui y sont associées sont une véritable opportunité pour les communes traversées. En effet, ces travaux d'envergure sont l'occasion de repenser l'espace public sur l'ensemble du tracé et même au-delà. En outre, ils constituent la conséquence et la suite logique du Plan urbain de Mobilité, étudié en 2009 et qui a fait l'objet d'une large concertation avec les diverses autorités locales.

La circulation automobile va inévitablement être, par endroit, plus contrainte que par le passé. Toutefois, les travaux consentis devraient impliquer un transfert modal important à la fois vers les transports en commun, mais aussi vers la marche et le vélo, tant les aménagements proposés pour ces modes actifs sont globalement de haute qualité. Par ailleurs, la réflexion globale dont ce projet a fait l'objet a permis d'envisager l'implantation de plusieurs parkings-relais qui devraient désengorger le centre-ville liégeois et celles de plusieurs petites poches de stationnement qui devraient faciliter le parking des riverains.

Toutefois, vu l'implantation en fond de vallée et presque exclusivement en rive gauche, il est indispensable de vérifier les dessertes secondaires en bus de tous les quartiers périphériques et de la partie de la rive droite non couverte par le tram.

Néanmoins je souhaite attirer votre attention sur quelques points plus problématiques en matière technique :

- Le périmètre d'intervention semble s'arrêter au garde-corps en crête de berge mais sans l'englober.
- Un escalier en colimaçon pour accéder au pont Saint Léonard est prévu débordant au dessus de la Meuse. L'arche de la rive gauche de ce pont n'étant pas navigable et le stationnement des bateaux sous un pont n'étant pas autorisé, aucune objection formelle n'est à opposer d'un point de vue navigation, même s'il serait souhaitable qu'une autre solution soit étudiée et privilégiée.
- Le pont Atlas doit être renforcé et élargi. La hauteur libre sous le pont ne peut être réduite, y compris durant l'exécution des travaux. Il y a lieu de s'assurer que la continuité du RAVel via la passerelle entre l'amont et l'aval n'a pas été négligée.
- Un accès entre le quai de Coronmeuse et l'extrémité de la Darse semble être prévu (mais n'apparaît pas sur tous les plans) en interrompant l'actuelle voirie longeant la rive gauche de la darse. Cet accès ne semble pas judicieux en l'état.
- Le Département des Voies hydrauliques de Liège est concernée par la parcelle cadastrale 1567/04A (n° d'ordre 38) partiellement expropriée. Cette parcelle fait l'objet d'une concession sous le n° d'autorisation 404131. Pour mémoire, la parcelle cadastrale 1567/0253 (n° d'ordre 36) a été remise en gestion au service des routes et la parcelle cadastrale 1567/02P2 (n° d'ordre 37) est mise à disposition de la Ville de Liège.

**Vu l'avis de la direction des Routes de Liège du Département du réseau de Liège de la DGO1 du 1<sup>er</sup> août 2013, parvenu le 2 dito, comportant les éléments utiles suivants :**

**a. Modification de la configuration du carrefour Avroy-Piercot :**

Suite à l'examen des plans de permis, il a été constaté que ce carrefour ne conserve qu'une seule bande de circulation sur la N671 au profit d'une bande de tourne à droite en entrée et sortie du Bld Piercot.

Mon service souhaite qu'une continuité des deux bandes de circulation soit conservée jusqu'à l'avenue Maurice Destenay afin de garantir la mobilité des usagers et une continuité de l'itinéraire régional.

La crainte de mon service est que l'effet d'étranglement généré par la configuration proposée au carrefour avec le Bld Piercot n'ait pour effet d'induire des circulations parasites percolant par ce dernier et par d'autres voiries pas adaptées au trafic de transit.

Cette modification s'intègre de plus dans la réflexion de création d'un parking enterré sous le Parc d'Avroy.

**b. Aménagement du Bld Ernest Solvay entre Coronmeuse et Marexhe :**

Dans le cadre de la réhabilitation générale de la N671 entre la Place Coronmeuse à Liège et la Place de la Licourt à Herstal, la troisième phase d'aménagement du Bld Ernest Solvay était dans l'attente de l'étude définitive de la ligne longue du Tram s'étendant jusqu'à Basse Campagne.

Toutefois, suite à la décision de limitation à la ligne courte, un tronçon de quelques centaines de mètres demeure non réhabilité entre l'arrière station de Coronmeuse et le carrefour de la rue Marexhe (premier giratoire des aménagements de réhabilitation du SPW - 2010).

Par conséquent, étant donné les conséquences du projet de tram à cet endroit, il est indispensable qu'une réhabilitation de cette voirie soit réalisée dans le cadre de ce projet.

Ces aménagements consistent en :

- Le renouvellement du revêtement de la chaussée ;
- La création d'une berme centrale ;
- La création d'une desserte riveraine du côté du centre de Herstal ;

De plus, il est important de souligner que ces travaux s'inscrivent dans la logique de développement ultérieur de la ligne longue du Tram.

**c. Création d'un by-pass au niveau du giratoire Stevart (N617):**

Lors de diverses réunions, mon service a sollicité la création d'un by-pass entre la N617 - Quai Timmermans et la rue Armand Stevart afin de faciliter les accès à la liaison E40/E25 au niveau de la bretelle du Val Benoit. Il n'apparaît pas, alors qu'il est indispensable.

**Vu l'avis complémentaire de la direction des Routes de Liège du Département du réseau de Liège de la DGO1 du 13 janvier 2014, parvenu le 14 dito, apportant les éléments de précisions quant aux impacts sur les voiries régionales, énoncés comme suit :**

• Eclairage public : les poteaux doivent conserver une hauteur de 8 mètres. En effet, dans un souci d'entredistance et d'homogénéité avec le reste des quais nous ne pouvons accepter de limiter la hauteur des mâts à 6 mètres. De plus, la réduction à 6 mètres aurait probablement pour conséquence de devoir placer des mâts des deux côtés de la voirie.

• Ajout d'un passage pour piéton à la rue Léopold : cet ajout se fera en face de l'habitation démolie qui a subi l'explosion. Cet endroit est destiné à devenir un accès au quartier Cathédrale. La réduction du trottoir côté Saint Lambert justifie la création de la traversée piétonne à cet endroit pour faciliter les échanges avec la place Simenon. Nous ne pouvons toutefois pas donner une suite favorable à la demande de mise en place de la « zone 30 ». Il faut toutefois être attentif à la situation de l'autre côté de la voirie (arrêt TEC,..

• Aménagement du giratoire au niveau de la rue du Tir et du Quai: l'objectif de la nouvelle configuration du rond point est de ne pas avoir de dévoiement inutile de la voirie régionale en quittant le giratoire vers le

centre ville et de conserver une largeur constante du cheminement piéton le long de la Darse. Dans cette nouvelle configuration, les poids lourds seront contraints d'effectuer un tour complet du giratoire avant de reprendre le quai de Meuse vers le centre Ville à cause d'un problème de giration. Toutefois, dans cette nouvelle configuration, il y a lieu de vérifier la trajectoire des véhicules venant de Herstal et poursuivant tout droit vers le centre de Liège. En effet, la sortie du giratoire se faisant sur une seule bande de circulation, il est primordial que la manœuvre soit possible et aisément réalisable.

- Le Boulevard Ernest Solvay sera bien porté à 6 mètres hors filet d'eau. Il en sera de même pour les autres voiries régionales.

- Quai de Coronmeuse : en ce qui concerne les modifications des plantations, nous n'avons aucune objection à apporter sur ce point. Par contre, au sujet des traversées piétonnes, elles ne seront pas réalisables car la multiplication de ces traversées en voiries régionales est dangereuse. De plus, la traversée de «gauche» aboutit sur une entrée carrossable. Nous ne sommes donc pas favorable à cette modification et préférons le projet de base.

- Quai de Coronmeuse/rue Haveneux : nous marquons notre accord pour corriger le rayon de sortie du rond-point.

- Pour la N63, il apparaît en effet nécessaire de dévier le site propre bus le long de la baillonnette formée par la voirie afin d'empêcher aux poids lourds dont les freins ne fonctionneraient plus, de ne pas emprunter ce dernier.

Par ailleurs, je vous rappelle mon courrier du 1<sup>er</sup> août 2013 et plus particulièrement le point « c » concernant la volonté d'intégrer un by-pass entre la N617 -Quai Timmermans et la rue Armand Stévant.

**Vu l'avis du Groupe TEC de la SRWT du 12 octobre 2013, parvenu le 23 dito, comportant les éléments utiles suivants :**

Comme vous, je suis conscient des enjeux de mobilité vers et sur le plateau du Sart-Tilman et nous sommes, la SRWT et le TEC Liège-Verviers, entièrement ouverts à toute forme de collaboration positive avec l'Université de Liège, afin d'améliorer cette problématique sans cesse plus complexe.

En ce qui concerne la desserte de l'Université au Sart-Tilman, permettez-moi de vous signaler que le Groupe TEC a, depuis des années, consenti d'importants investissements, tant en infrastructures qu'en exploitation pour l'optimisation de cette desserte (horaires adaptés aux différentes périodes de l'année universitaire, fortes fréquences – 2 min sur la ligne 48 en heure de pointe, mise en exploitation du tribus, injections de renforts et surveillance dédiée de la desserte du Sart-Tilman par un contrôleur spécialement affecté, création des lignes 58 et 28, création de sites propres...).

Il m'incombe cependant de rappeler que la réorganisation du réseau bus suite à l'arrivée du tram doit se faire à coût constant, vu les contraintes budgétaires qui nous sont imposées par la Région.

Un travail approfondi d'analyse du réseau en vue de sa restructuration est mené par le TEC Liège-Verviers. Il a débuté, il y a quelques mois, et se prolongera jusqu'au début de l'année 2015.

En raison de l'évolution possible des contraintes budgétaires d'ici la mise en service de la ligne de tram, il n'est actuellement pas possible de donner des réponses précises concernant les fréquences des lignes impactées.

A noter toutefois que le dossier d'avant-projet du tram prévoit une augmentation conséquente des voyages desservant le site du Sart-Tilman puisque 428 voyages par jour scolaire sont prévus au lieu des 359 actuels.

A l'heure actuelle, la future offre ne peut donc être figée, sachant qu'il faudra veiller à un juste équilibre entre les différents points forts du réseau. Néanmoins, les éléments suivants peuvent être fournis pour les différentes lignes desservant le Sart-Tilman :

- Dans le cadre de son étude, le TEC Liège-Verviers n'a pas encore statué sur le bien fondé de

prolonger la ligne 58 vers Jemeppe, des alternatives sont également en cours d'analyse afin de vérifier quelle est la solution la plus favorable aux clients venant de cette zone.

➤ L'itinéraire de la ligne 148 serait le suivant :

Place de la République française  
 Pont Kennedy  
 Quai de la Dérivation  
 Quai Mativa  
 Rue d'Ougrée  
 Route du Condroz  
 itinéraire de la ligne 48 dans le Sart-Tilman (éventuellement sans la desserte de botanique)

A noter que:

- les arrêts « Monument Gramme » ne peuvent être desservis si la ligne passe par le Quai Mativa sans détours
- deux arrêts devront être créés Quai Mativa pour faciliter la desserte du quartier
- la ligne étant express, une analyse approfondie des arrêts suivants sera menée afin de déterminer s'il y a lieu de les desservir ou non :

- Les Croisiers, proches du Pont du Longdoz
- Molingen
- Monument Gramme
- Belle Jardinière
- Tennis Club
- Beau Hêtre
- Orchidée blanche
- Rue de l'Aunaie
- Physique
- BBQ-Golf

A ce jour, comme pour les autres lignes, il n'est pas possible de donner des précisions quant à la fréquence de cette future desserte, d'autant que lors de sa mise en exploitation, des vérifications et des adaptations seront sans doute nécessaires, après analyse du comportement des clients et des reports de charge éventuels que le TEC Verviers constatera.

➤ La création d'une ligne rapide entre Marche et le Sart-Tilman n'entre pas dans l'aire d'étude de la restructuration du réseau en vue de l'arrivée du tram.

De plus, je vous informe que le groupe TEC participe, depuis quelques mois, à des réunions de concertation avec l'Université de Liège, réunions organisées par l'Echevin de la Mobilité M. FIRKET, par ailleurs Président du Conseil d'Administration du TEC Liège Verviers.

Enfin, afin de rétablir un dialogue constructif avec l'Université de Liège, je prendrai sous peu l'initiative d'une réunion sur le thème du tram de Liège, réunion à laquelle je ne manquerai pas de vous convier.

En espérant que ces éléments seront de nature à compléter votre information.

**Vu la note complémentaire reçue du groupe TEC de la SRWT du 23 décembre 2013 dans le cadre de l'instruction de ce dossier, synthétisant les impacts du tram sur la desserte des différents sites universitaires et en particulier le Sart Tilman, en faisant le lien avec les réflexions en cours quant à la restructuration du réseau bus qui accompagnera l'arrivée du tram, les préoccupations exprimées notamment dans l'avis de l'Université de Liège ayant été relayées;**

**Vu l'avis de la direction de la SPI du 19 août 2013, parvenu le 21 dito, comportant les éléments utiles suivants :**

« La SPI est en effet particulièrement concernée par le passage du tram pour plusieurs de ses dossiers :

Le premier et probablement le plus avancé concerne le passage de la ligne du tram dans la rue Solvay à côté du site du Val Benoit dont la SPI mène l'étude de requalification en concertation avec les responsables de la SRWT, les autorités publiques et les bureaux d'études. Le master plan de requalification du site a été déposé en vos services et a fait l'objet d'une approbation en mai 2013. Etudié avec l'aide technique de Transitec, il prévoit la création de plusieurs voiries et accès alimentant le site au départ de la rue Solvay et du quai Banning. Nous vous remercions d'en tenir compte dans le projet du tracé des aménagements mais également dans les dispositifs relatifs à la mobilité générale autour du site. Nous comptons dans les prochaines semaines introduire une ou des demande(s) de permis d'ouverture de ces voiries. Ces demandes tiendront compte de la situation transitoire puisque nos premiers aménagements devraient se faire avant le début des travaux du tram. Il conviendra que la SRWT, le SPW, la Ville et la SPI se concertent pour étudier les aménagements définitifs, notamment la création d'un nouveau carrefour paysager, les raccords au carrefour de la rue Stevart et les raccords à la passerelle piétonne qui traversera le site du Val Benoit au droit de l'arrêt du tram.

D'autre part, nous vous signalons que les équipements périphériques d'alimentation du Val Benoit (électricité, gaz, eau, fibres optique en boucle autour du site) feront l'objet d'un chantier sur le domaine public de la rue Solvay conjointement au déplacement des équipements nécessité par l'installation du tram.

Le deuxième dossier concerne le Centre du Design qui s'implantera rue Paradis n°78 et en partie sur la parcelle libre voisine. Le Centre du Design se trouve au point de convergence créé par l'esplanade et l'axe piéton qui se dégagera vers la rue Albert de Cuyck. Ce point est également la porte d'entrée de l'îlot F tel que défini dans le PRU du quartier des Guillemins. Une voirie d'accès à ce nouveau quartier d'habitation sera donc créée parallèlement au bâtiment n°68 depuis la rue Paradis vers l'intérieur de l'îlot. Cette voirie devrait être essentiellement d'usage cyclo-pédestre mais un passage des pompiers, de camions de livraison et de riverains doivent être envisagés. Il nous semble dès lors que le passage pour piéton prévu au droit de cette future voirie n'est pas adapté à l'usage projeté du site. En effet, celui-ci est entièrement situé sur le chemin d'accès des véhicules.

Nous vous signalons également qu'une entrée de parking sous-terrain est prévue au niveau de l'ancienne maison n°78 (rue Paradis). Cette entrée pourrait devenir l'accès principal à un parking s'étendant plus loin vers l'îlot d'habitation (demande de la Ville de Liège). De nombreuses entrées et sorties de véhicules sont donc à prévoir à cet endroit. Il apparaît donc que le passage pour piéton situé au droit de la maison n°80 est peut-être trop proche de l'entrée de parking.

Nous vous informons de plus, que l'esplanade créée le long du Centre du Design permettra la tenue d'événements à l'extérieur du bâtiment (inauguration d'expositions, expositions en plein air...). C'est pourquoi l'auteur de projet, dans un souci d'intégration de l'infrastructure le long de l'esplanade mais aussi afin de créer une « respiration » urbaine et un appel vers l'intérieur de l'îlot, a conçu une placette revêtue de béton qui s'étend jusqu'à la voirie rue Paradis supprimant ainsi toute barrière visuelle matérielle entre les espaces urbains (le trottoir serait englobé dans l'espace ainsi créé).

*Vous trouverez ci-joint les plans illustrant nos propos :*

- *Plan d'implantation du centre du design ;*
- *Plan d'aménagement des abords du Centre du Design ;*
- *Schéma montrant l'accès des véhicules sur le plan de la demande de permis relative au tram.*

*Nous souhaitons introduire le dossier de demande de permis d'urbanisme relatif au centre du Design au début du mois de septembre 2013.*

A l'autre extrémité de la ligne de tram projetée, sur le site de **BRESSOUX**, il est à noter que le terminus et le centre de maintenance du tram se situent en partie sur les parcelles du ferrailleur « Médart ». Pour rappel, ces parcelles sont reprises dans le périmètre d'une fiche FEDER portée par la SPI visant à dépolluer le site et à y équiper des terrains à vocation agro-économique. Des modifications substantielles devront donc être apportées à cette fiche.

Ce projet FEDER ainsi que le projet de reconversion de l'ensemble de la zone de BRESSOUX est actuellement à l'étude en concertation avec le Ville de Liège pour qui elle revêt une importance capitale dans le cadre de la redynamisation des quartiers de DROIXHE - BRESSOUX.

Dans le cadre de cette reconversion et afin de réaliser des économies d'échelles, il est primordial que les voiries créées par la SRWT longeant le centre de maintenance puissent être rendues publiques et ainsi participer à l'équipement et l'accessibilité des terrains à vocation économique.

**Vu l'avis du Service technique provincial de la Province de Liège du 13 juin 2013 parvenu le 18 dito**, mentionnant ne pas avoir de remarque à formuler en ce qui concerne la situation légale de la voirie vicinale;

**Vu l'avis de la Direction de l'Aménagement opérationnel de la DGO4 du 5 juin 2013 parvenu le 11 dito**, mentionnant ne pas avoir de remarque à formuler à l'égard du projet ;

**Vu les demandes d'avis formulées au Département du Sol et des Déchets (DGO3) Direction de la protection des sols et Direction de la politique des déchets - avis réputés favorables - et à Tecteo**, auxquelles il n'a pas été donné suite dans les délais utiles ;

**Vu l'avis du Collège communal de SERAING du 30 mai 2013 parvenu le 7 juin 2013**, favorable à la demande mais conditionné et motivé comme suit :

- les plantations d'origines exotiques, prévues dans le projet, seront remplacées par des espèces d'essences indigènes; sont conseillées les essences mellifères afin de favoriser la pollinisation et éviter le déclin des abeilles. Les plantes invasives sont quant à elles à proscrire;
- les conditions qui seront délivrées par les départements compétents du Service public de Wallonie devront être intégralement et de façon permanente respectées.

**Vu l'avis du Collège communal de HERSTAL du 17 juin 2013 parvenu le 20 juin 2013**, favorable à la demande mais conditionné et motivé comme suit :

- L'examen du dossier amène les commentaires suivants :
  1. Il n'apparaît pas dans la demande en permis que l'accès aux garages concessionnaires automobiles situés sur le boulevard Ernest Solvay soit possible en venant de Liège : la berme centrale ne semble pas franchissable et n'est pas adaptée. Il n'existe pas de possibilité sécurisée pour faire demi-tour dans un espace raisonnable;
  2. Il convient de prévoir une zone de parcage supplémentaire à proximité du feu de signalisation au début du boulevard Ernest Solvay (face à l'immeuble n°34);
  3. Au terminus tram Coronmeuse, aucun parking-relais n'est prévu sur la demande en permis alors que des remarques à ce sujet avaient été soulevées par le Collège communal dans le cadre de l'étude d'incidences. En outre, ce parking avait déjà été prévu dans le cadre de l'étude d'incidences mais avait été estimé en sous-capacité; cette même étude d'incidences estime qu'un parking-relais

correctement calibré à cet endroit est Indispensable pour le report modal vers le tram et pour gérer le parcage dans le quartier Hayeneux- Coronmeuse (cf. pages 708 à 711 de l'étude d'incidences et pages 1.288 et suivantes);

- Décide d'émettre un avis favorable conditionnel moyennant la production par l'exploitant de plans modifiés relatifs aux aménagements de voirie à effectuer, en ce compris la réalisation d'un parking-relais, comme recommandé dans l'étude des incidences sur l'environnement.

**Vu l'arrêté du Conseil communal de la Ville de LIEGE du 24 juin 2013** qui statue définitivement sur les questions de voiries, au sens de l'article 96 §1<sup>er</sup> 4<sup>e</sup> alinéa, qui a fait l'objet de la publication requise et n'a pas donné lieu à recours; cette délibération constitue donc bien la décision définitive relative aux voiries communales et cette délibération est parvenue au Fonctionnaire technique et au Fonctionnaire délégué le 1<sup>er</sup> octobre 2013;

**Vu l'avis du Collège communal de la Ville de LIEGE du 26 septembre 2013** parvenu également le 1<sup>er</sup> octobre 2013, favorable à la demande mais conditionné et motivé par les mentions portées au document de 130 pages annexé à notre arrêté, en faisant partie intégrante, qui ont été examinées et prises en compte comme l'ensemble des avis émis, pour développer les considérations qui suivent et par ailleurs pour définir les conditions et charges imposées au dispositif de notre arrêté;

\*\*\*

#### *Procédure relative aux voiries*

Considérant que la demande de permis implique l'ouverture, la modification ou la suppression de voiries communales; qu'en conséquence, en application de l'article 129quater du Cwatupe, ce volet du dossier a été soumis, au stade de la complétude de la demande de permis, à la procédure prévue à l'article 129bis du Cwatupe, en vertu de l'article 96 § 1er du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement opérant un renvoi à cet article 129 bis, que cette procédure a porté sur :

- la modification de la voirie rue Ernest Solvay au niveau du terminus de la ligne du tram à proximité du Stade du Standard permettant l'aménagement d'un pôle d'échange tram-bus et de parkings-relais,
- la modification de la rue Ernest Solvay entre le pont d'Ougrée et l'accès à l'entreprise Prefer afin de permettre le double sens pour que les poids lourds puissent entrer et sortir vers l'échangeur du pont d'Ougrée sans emprunter des voiries résidentielles,
- l'ouverture d'un nouvel espace public rue du Viaduc permettant l'aménagement d'un parking pour riverains en compensation des emplacements supprimés rue Ernest Solvay,
- la modification de la voirie rue Ernest Solvay au niveau du Pont des Modeleurs permettant l'aménagement d'un pôle tram-bus,
- l'ouverture d'un nouvel espace public au niveau du pont des Modeleurs permettant l'aménagement d'un parking-relais en surface de 174 places,
- l'ouverture d'une nouvelle voirie entre la rue Ernest Solvay et le quai Timmermans permettant de relier directement le pont des Modeleurs et le parking-relais au quai,
- la modification de la voirie Place Général Leman afin de permettre la réalisation d'un projet immobilier sur la dent creuse à l'angle de la Place Général Leman et l'avenue Emile Digneffe,
- la modification de la rue Varin entre la rue du Mambourg et la place des Guillemins afin de permettre l'insertion du tram,
- la modification de l'espace public de la place des Guillemins afin de permettre l'aménagement de la station « Gare des Guillemins »,

- la modification de l'espace public entre la rue de Sclessin et le quai de Rome permettant l'aménagement de l'esplanade entre la gare des Guillemins et le quai de Meuse,
- la suppression de la desserte du quai Saint-Léonard qui fait partie du domaine public communal,
- l'ouverture d'un nouvel espace public à la place de Coronmeuse permettant l'aménagement d'une nouvelle place autour de la station tram et l'aménagement d'un nouveau pôle bus en lien avec la station,
- la modification de la rue Rasenfosse et de la rue Dieudonné Defrance afin de permettre l'insertion du tram et l'aménagement d'un pôle d'échange bus-tram à proximité de la gare de Bressoux,
- l'ouverture d'une nouvelle voirie entre la rue de Droixhe et la rue Dieudonné Defrance afin de donner accès au parking-relais de Bressoux et au centre de dépôt, de maintenance et de remisage, et d'aménager une zone de régulation de bus ;

Considérant que la demande relative à l'ouverture, à la modification, et à la suppression des voiries communales a été soumise à l'enquête publique qui s'est tenue du 15 avril au 14 mai 2013, en vertu de l'article 96 § 1er du décret du 11 mars 1999 susvisé et de l'article D. 74, §1er, du Livre Ier du Code de l'environnement;

Considérant que les réclamations liées à l'ouverture, la modification et la suppression de voiries et d'espaces publics, dans la limite du projet tel qu'il a été déposé, portent sur les 21 points repris ci-après ;

- L'emplacement du P+R à Sclessin hypothèque le développement du site en direction de la colline ;
- Les terrains concernés par l'aménagement du tram au pont des Modeleurs ont été acquis dans le but de développer une activité avec accès direct au quai ;
- Modifier le projet à hauteur du pont des Modeleurs afin de maintenir la capacité du parking-relais prévu par la Province de Liège pour ses agents ;
- Pont des Modeleurs : le dispositif de l'aménagement est fort complexe avec un investissement conséquent justifié uniquement par l'arrêt du service les soirs de matchs ;
- Agrandir la zone de stationnement sur toute la longueur du terrain situé rue du Viaduc à proximité de la gare de Sclessin ;
- Site du Standard : Comment s'envisage l'expropriation à l'arrière de la tribune III étant donné que des travaux importants de modification de clôture doivent avoir lieu ?
- Mettre en place une station intermédiaire entre la station « Pont des Modeleurs » et la station « Val Benoit » qui sont séparées de 1,150 km pour desservir les habitations entre la rue de la Préfecture et la rue du Laminoir ;
- L'alternative Buisseret – Sclessin – Guillemins doit être analysée de manière plus approfondie car elle permet de mieux desservir le quartier de Fragnée ;
- Pourquoi ne pas passer par la rue des Guillemins afin d'éviter la dangereuse traversée en oblique sur la nouvelle esplanade ;
- Le passage du tram au centre de l'esplanade et de la place des Guillemins est une aberration urbanistique. Il empêchera l'utilisation de l'espace public, son animation, sa convivialité, l'organisation d'événements. Le site propre du tram devrait s'établir sur la limite sud de l'esplanade entre les logements et les futurs bureaux. Une gare bus/tram/taxi/vélo à l'angle de la rue Varin et la rue Bovy permettrait aussi d'assurer l'intermodalité ;
- Il existe une différence dans la limite de la future esplanade entre le permis « Fedimmo » et le permis « tram » et une superposition de la zone d'intervention sur la partie nord de l'esplanade devant la tour ;
- Trouver une solution pour que la dent creuse située à l'angle de l'avenue Emile Digneffe et la rue de Namur disparaisse ;
- Faire un premier délestage de la rue Varin sur la rue Lesoinne au lieu de faire sortir toute la circulation sur la rue du Mambourg ou par la rue Bovy en expropriant les immeubles situés au bout de la rue Varin ;
- Le projet devrait intégrer une suture du tissu urbain de la rue des Aveugles notamment du côté de la rue Féronstrée ;
- Un tracé à l'intérieur du quartier Saint-Léonard serait nettement préférable tant pour la desserte que l'intermodalité avec le rail et le téléphérique ;
- Favoriser un accès rapide des quais vers le Thier à Liège en créant un nouvel axe comprenant les rues Cableries – Zabay-la percée du gazomètre – Steppes ;
- Prévoir un petit parking-relais près de l'ancien palais aux sports ;
- Peu de places sont réservées aux véhicules aux alentours de la station de Coronmeuse ;
- Absence de parking-relais à la station de Coronmeuse ;



- Aberration d'implanter des infrastructures aussi lourdes sur un site sans disposer d'une vue d'ensemble des différents équipements qu'on souhaite implanter ;
- Modifier le projet pour ne pas empiéter sur la propriété du Lidl ;

Considérant que la délibération du Conseil communal de la Ville de Liège sur le dossier de demande d'ouverture, de suppression et modification de voirie adoptée en séance du 24 juin 2013, apporte une réponse circonstanciée au regard de chacune des réclamations identifiées ci-avant, et est assortie des conditions suivantes :

1. les entrées et les sorties du parking-relais à Sclessin, ainsi que les espaces attenants à ces accès, ne seront pas incorporés à la voirie, tel que repris au schéma n° 1 de l'annexe 3 ;
2. l'élargissement du domaine public de la rue Ernest Solvay proposé entre le pont d'Ougrée et la sortie de l'entreprise Prefer doit être augmenté de deux mètres sauf à hauteur du bâtiment n°339 où on se limite à la façade afin de permettre l'aménagement d'une voirie d'une largeur de 7 mètres, tel que repris au schéma n°2 de l'annexe 3 ;
3. la surface soustraite à la voirie communale sur la place Général Leman doit être modifiée afin de correspondre à l'alignement de l'avenue Emile Digneffe et la rue de Namur tout en laissant un trottoir d'une largeur de 3 mètres, tel que repris au schéma n°4 de l'annexe 3 ;
4. la zone située au dessus du parking en sous-sol de la tour des finances doit être incorporée à la voirie communale sur une assiette privée et la zone comprenant les bâtiments en cours d'expropriation par la Ville de Liège sis avenue Blondin, 90 et 94A (numéros cadastraux Division 14 section C 11D et 13H) doit être incorporée à la voirie communale, tel que repris au schéma n°11 de l'annexe 3 ;
5. la limite de la place de Coronmeuse doit correspondre à la limite du bâtiment de l'ancienne patinoire tel que repris au schéma n°7 de l'annexe 3 ;
6. la voirie doit se limiter au droit du bâtiment d'exploitation à la Gare de Bressoux en excluant la partie la rue du Pré Commun, tel que repris au schéma n°8 de l'annexe 3 ;
7. la limite du domaine public permettant l'aménagement de la nouvelle voirie le long du CMDR doit correspondre à la limite du bâtiment, tel que repris au schéma n°9 de l'annexe 3 ;
8. la limite de la voirie devra être adaptée au niveau du rebroussement des véhicules à proximité du CMDR pour permettre la giration de véhicules poids-lourd, tel que repris au schéma n°9 de l'annexe 3 ;
9. l'emprise de la nouvelle voirie donnant sur la rue de Droixhe doit correspondre au projet repris dans le cahier des plans d'aménagement, tel que repris au schéma n°10 de l'annexe 3.

Considérant en outre que le conseil communal de Liège décide d'apporter des adaptations à la demande initiale de modification de la voirie communale comme suit :

- la modification de la voirie rue Ernest Solvay entre le pont des Tilleuls et la rue Mandeville afin de permettre l'aménagement de l'assiette du tram, tel que repris au schéma 3 de l'annexe 3 ;
- la modification de la voirie au carrefour entre la rue Varin et la rue Lesoinne afin de permettre la giration des poids-lourds, tel que repris au schéma 5 de l'annexe 3 ;
- la suppression du nouveau rond-point entre les voiries du quai de Coronmeuse, la rue Saint-Léonard, place de Coronmeuse ainsi que la partie de voirie entre le rond-point et le bâtiment n°24 de la voirie communale afin d'être versé dans le domaine du Service Public de Wallonie, tel que repris au schéma n° 6 de l'annexe 3 ;

Considérant qu'il découle également des motifs de cette décision du Conseil communal qu'elle contient une appréciation des aménagements à des voiries qui ne relèvent pas de ses attributions et des conditions qui relèvent de la compétence d'avis du Collège communal et du pouvoir décisionnel de l'autorité qui aura à se prononcer sur la demande de permis unique, voire de modalités d'exécution du permis, s'il est délivré, ou de mesures de police ; qu'il y a donc lieu de s'en tenir dans la décision aux limites du domaine public communal telles qu'elles ressortent de la délibération du conseil communal du 24 juin 2013, sans retenir d'autres conditions sur les modalités de réalisation ;

Considérant que l'affichage de la décision du Conseil communal a été réalisé à dater du 9 juillet 2013 conformément aux dispositions de l'article L1133-1 du Code de la démocratie locale et de la décentralisation ; que le demandeur, l'autorité ayant soumis la demande ou tout tiers justifiant d'un intérêt ont eu la faculté d'introduire, par envoi, un recours auprès du Gouvernement dans les quinze jours à dater de la prise de connaissance de la décision du Conseil communal ;

Considérant qu'aucun recours n'a été introduit, que la décision du Conseil communal de la Ville de Liège du 24 juin 2013 est définitive et qu'elle peut sortir ses effets ; que dès lors la procédure relative à la demande de permis unique a pu recommencer à dater de la réception par le fonctionnaire technique de la décision définitive relative à la voirie communale, soit le 1er octobre 2013 ;

*Procédure relative au système d'évaluation des incidences*

Considérant que l'établissement projeté constitue un établissement soumis à étude d'incidences sur base des rubriques de classement de l'arrêté-liste du 4 juillet 2002 et qu'il a été fait application du système d'évaluation des incidences sur l'environnement prévu par le Code de l'Environnement, Livre 1<sup>er</sup> ;

Considérant que cette demande est relative à des actes et travaux visés par l'article 127 §1 du Cwatupe ; que la demande de permis unique est dès lors de la compétence conjointe des Fonctionnaires technique et délégué, désignés comme autorité compétente de première instance sur base du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement ;

Considérant que les activités exercées dans l'établissement relèvent essentiellement du code n° 60.21 « transports réguliers de voyageurs » de la nomenclature européenne (Nace 2003) des activités économiques ;

Considérant que les modalités prévues par le livre 1<sup>er</sup> du Code de l'Environnement ont été respectées, notamment en ses phases de réunion préalable d'information du public, de dépôt de l'étude d'incidences et de mise à enquête publique dans les communes impactées ;

*Procédure de consultation*

Considérant que tous les éléments recueillis dans le cadre de l'instruction administrative et technique de la demande de permis ont été visés au préambule du présent arrêté ;

Considérant que la synthèse des réclamations reçues lors de l'enquête publique, établie par la Ville de Liège, figure in extenso dans le document (25 pages) en annexe de notre arrêté mais en faisant intégralement partie (remarques générales, remarques détaillées par tronçon, remarques concernant les quartiers non desservis par le tram) ;

Considérant qu'il y a lieu de retenir que les Fonctionnaires technique et délégué sont amenés à se prononcer sur l'objet de la demande de permis unique telle que soumise à enquête publique avec l'étude des incidences sur l'environnement ; que c'est dans le cadre de cette étude des incidences que les alternatives ont été analysées et le Conseil wallon de l'Environnement pour le Développement durable a reconnu la qualité de l'étude et son caractère complet ;

Considérant que s'agissant d'un projet s'inscrivant dans une philosophie d'un réseau de transports structurants, le demandeur a veillé à ne pas hypothéquer l'exploitation de cette première ligne sans exclure des connexions ultérieures à celles déjà prévues sur le parcours retenu ;

Considérant qu'à cet égard, le terme « exploitation » vise plutôt, lorsqu'il sera construit, la gestion du tronçon prioritaire de la ligne dont l'axe retenu constitue un ensemble cohérent entre Sclessin et Coronmeuse avec une antenne vers Droixhe et le dépôt-centre de maintenance à Bressoux ;

*ENVIRONNEMENT et INSTALLATIONS CLASSEES*

Considérant qu'au sens des arrêtés du 4 juillet 2002 relatif à la procédure et aux rubriques désignant les installations et activités classées, le volet « exploitation » concerne en cette procédure, les conditions d'admissibilité et d'exploitation des postes classés de l'établissement, en cette occurrence essentiellement les sous-stations électriques, les parkings-relais et le dépôt-centre de maintenance ;

Considérant que les installations et/ou activités concernées sont classées comme suit par l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002, arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées

**N° 24.31 - classe 2**

Ateliers où l'on procède à l'application de peintures ou enduits sur toute surface par des procédés pneumatiques ou non, à l'aide d'un pistolet ou par des procédés électrostatiques

**N° 26.81.02 – classe 2**

Installation où l'on utilise des matières abrasives telles que sables, corindon, grenailles métalliques,...., sur un matériau quelconque pour gravures, dépolissage, décapage, grainage,...., lorsque la puissance installée des machines est supérieure à 20 kw

**N° 28.52.01.A -classe 3**

Mécanique générale, lorsque la puissance installée des machines est égale ou supérieure à 10kw et inférieure à 20 kw, dans toutes les zones sauf en zone d'activité économique, en zone d'activité économique spécifique ou en zone d'aménagement différé à caractère industriel

**N° 28.52.02.A -classe 2**

Mécanique générale, lorsque la puissance installée des machines est supérieure ou égale à 20 kw, dans toutes les zones sauf en zone d'activité économique, en zone d'activité économique spécifique ou en zone d'aménagement différé à caractère industriel

**N° 40.10.01.01.01 - classe 3**

Transformateur statique relié à une installation électrique d'une puissance nominale égale ou supérieure à 100 kVA et inférieure à 1.500 kVA

**N° 40.10.01.01.02 - classe 2**

Transformateur statique relié à une installation électrique d'une puissance nominale égale ou supérieure à 1.500 kVA

**N° 40.10.01.02 - classe 3**

Batterie stationnaire dont le produit de la capacité exprimée en Ah par la tension en V est supérieur à 10.000

**N° 40.20.03.01.01 - classe 3**

Autres traitements physiques des gaz, pour l'air et les gaz inertes égale ou supérieure à 20 KW et inférieure à 200 kW lorsque la puissance installée est égale ou supérieure à 200 kW

**N° 40.30.02.01 – classe 3**

Installation de production de froid ou de chaleur mettant en œuvre un cycle frigorifique ou par tout procédé résultant d'une évolution technique en la matière dont la puissance frigorifique nominale utile est supérieure ou égale à 12 kW et inférieure à 300 kW ou contenant plus de 3 kg d'agent réfrigérant fluoré

**N° 40.30.04.01 -classe 3**

Installation de chauffage de bâtiment qui comporte au moins une chaudière ou un générateur à air pulsé alimenté en combustible solide, liquide en ce compris le gaz de pétrole liquéfié injecté à l'état liquide, ou en combustible gazeux d'une puissance calorifique nominale utile supérieure ou égale à 100 kW et inférieure à 2 MW

**N° 50.20.01.01 - classe 3**

Entretien et/ou réparation de véhicules à moteur lorsque le nombre de fosses ou ponts élévateurs est inférieur ou égal à 3

**N° 50.20.02 – classe 2**

Cabine de peinture

**N° 50.20.03 - classe 2**

Car-wash (lave-auto tunnel, lave-auto portique et car-wash à zone de lavage unique ou multiple équipé de nettoyeur à haute pression

*Pour information : n° 60.20.01, classe—, étude d'incidences  
 Tramways, métros aériens et souterrains, lignes suspendues ou lignes analogues de type particulier servant  
 exclusivement ou principalement au transport des personnes, d'une longueur de plus de 30 km  
 (n.b. version longue prise en compte obligatoirement pour l'évaluation des incidences sur  
 l'environnement: 32 stations sur 17,5 km en deux voies parallèles).  
 Remarque : en toute hypothèse, l'étude d'incidences s'impose d'office en  
 raison de la capacité du parking-relais à Bressoux*

N° 63.12.05.03.04 - classe 2

Installation de stockage temporaire de véhicules hors d'usage d'un garage ou située sur le site de production, d'une capacité d'au moins un tram, wagon, bateau, locomotive ou avion (non-ULM)

N° 63.12.05.02.01 - classe 3

Installation de stockage temporaire de déchets non dangereux, tels que définis par l'article 2, 5° du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets, lorsque la capacité de stockage est supérieure à 30 t et inférieure ou égale à 100 t

N° 63.12.05.04.01 - classe 3

Installation de stockage temporaire de déchets dangereux, tels que définis par l'article 2, 5° du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets, lorsque la capacité de stockage est supérieure à 250 kg et inférieure ou égale à 1 t

N° 63.12.05.05.01 - classe 3

Installation de stockage temporaire des huiles usagées, telles que définies à l'article 1er, 1°, de l'arrêté de l'Exécutif régional wallon du 9 avril 1992 relatif aux huiles usagées, lorsque la capacité de stockage est supérieure à 500 litres et inférieure ou égale à 2.000 litres

N° 63.12.08.01.02-classe 2

Dépôts en réservoirs fixes d'air comprimé, lorsque la capacité nominale est supérieure ou égale à 500 litres

N°63.12.08.03 – classe 2

Dépôts de gaz comprimés, liquéfiés ou maintenus dissous non visés explicitement par une autre rubrique : gaz en récipients mobiles lorsque le volume total des récipients est supérieur à 500l

N° 63.12.09.02.01 – classe 3

Dépôts de liquides inflammables ou combustibles, à l'exclusion des hydrocarbures stockés dans le cadre des activités visées à la rubrique 50.50, dont le point d'éclair est inférieur à 55°C et ne répondant pas à la définition des liquides extrêmement inflammables (catégorie B) et dont la capacité de stockage est supérieure ou égale à 100l et inférieure à 5000 l

N° 63.12.09.04.01 – classe 3

Dépôts de liquides inflammables ou combustibles, à l'exclusion des hydrocarbures stockés dans le cadre des activités visées à la rubrique 50.50, dont le point d'éclair est supérieur à 100°C (catégorie D) et dont la capacité de stockage est supérieure ou égale à 5000 l et inférieure à 50.000l

N° 63.12.13.01.B – classe 3

Dépôts de produits minéraux pulvérulents non ensachés tels que ciment, plâtre, chaux, sable fillérisés, lorsque la capacité de stockage est supérieure à 25 m³ et inférieure à 125 m³, en zone d'habitat et en zone d'habitat à caractère rural

N° 63.21.01.01.01 – classe 3

Parc de stationnement de véhicules autres que ceux visés à la rubrique 50.10 – local d'une capacité de 10 à 50 véhicules automobiles

N° 63.21.01.01.02 – classe 2

Parc de stationnement de véhicules autres que ceux visés à la rubrique 50.10 – local d'une capacité de 51 à 750 véhicules automobiles

N° 63.21.01.01.03 - classe 1

Parc de stationnement de véhicules autres que ceux visés à la rubrique 50.10 – local d'une capacité de plus de 750 véhicules automobiles

N° 90.10.01 – classe 2

Déversement d'eaux usées industrielles telles que définies à l'article D.2, 42°, du Livre II du Code de l'Environnement, contenant le Code de l'Eau, dans les eaux de surface, les égouts publics ou les collecteurs d'eaux usées : rejets supérieurs à 100 équivalent-habitant par jour ou comportant des substances dangereuses visées aux annexes I<sup>ère</sup> et VII du Livre II du Code de l'Environnement, contenant le Code de l'Eau

Considérant que la demande évoque également les rubriques visant la construction ferroviaire (N° 35.20.01.A, Classe 2), le regroupement ou tri de déchets (N° 90.21.02.01, Classe 3), le démantèlement ou la dépollution de véhicules hors d'usage (N° 90.22.14, Classe 2); que ces opérations s'inscrivent dans les activités de l'atelier de maintenance et d'entretien mais n'activent pas nécessairement ces rubriques en ce que l'atelier n'est pas voué à la fabrication

de trams, pas plus qu'il ne constituera un centre de regroupement de déchets ou un centre de démantèlement de véhicules hors d'usage dans leur acceptation habituelle ;

Considérant que le Département Nature et Forêts de la DGO3 a été consulté dès l'examen de la complétude et de la recevabilité de la demande de permis unique ; que s'agissant de l'impact sur la faune et la flore, il a notamment effectué une visite des sites du Standard et des Modeleurs potentiellement concernés par la présence de batraciens ; que ce service, dans l'exercice de sa compétence, a pu constater une large recolonisation par les graminées et les arbustes depuis 2005 au niveau du site des Modeleurs, qu'il ne convient dès lors plus au crapaud calamite ; que le site du Standard concerné par le projet n'est pas non plus favorable (parking plane) ; qu'il n'y a donc pas présence de l'espèce protégée à relever et pas de dérogation à la Loi de la Conservation de la Nature à solliciter dans la cadre de la demande déposée ;

Considérant que l'avis de la sa. InBEV Belgium a été expressément sollicité conformément aux dispositions du Code de l'Eau dans la mesure où le site de la zone de Bressoux du projet concernait la zone de prévention de ses captages ;

Considérant que la Spaque a confirmé qu'elle se portera garante de la qualité des travaux de réhabilitation des terrains concernés par l'implantation de l'atelier de maintenance-dépôt du tram à Bressoux ;

Considérant que la cellule « Risques d'accidents majeurs » a été invitée à apporter des précisions sur la portée de l'avis rendu le 29 avril 2013 pour ce qui concerne la zone de Sclessin ; que des précisions ont été apportées par les avis complémentaires du 31 juillet 2013 et du 3 février 2014, *les contenus des avis ayant été reproduits ci-avant* ; qu'il en résulte que non pas deux mais un seul site est susceptible d'avoir un périmètre concerné par la demande de permis telle que formulée, en l'occurrence le site d'exploitation d'Exxon Mobil ; que le plan de secours organisé pour la ligne de tram avec le service d'incendie compétent devra intégrer la donnée afférente à la présence du site Exxon Mobil en manière telle qu'en cas d'incident ou d'accident, un dispositif et/ou les mesures adoptées limitent au maximum la présence éventuelle d'un tram à hauteur de cet établissement ; que les conditions définies par la cellule RAM à cet égard ont été intégralement retenues dans le dispositif du présent arrêté ;

Considérant que dans la zone de sécurité du stade, aucune circulation n'est autorisée lors des matchs ; que la desserte du stade est assurée par le tram à la station place Ferrer ; que le pôle d'échange bus/tram est assuré à la station Pont des modeleurs ;

Considérant que pour ce qui concerne les parkings-relais en élévation, le dernier niveau est utilisé comme aire de stationnement pour maximaliser le nombre de places de parking, qu'il n'est donc pas envisageable de limiter l'imperméabilisation ; que néanmoins, une partie du centre de maintenance et de remisage sera constituée d'une toiture végétale afin de réduire l'imperméabilisation du site ;

Considérant que le parking à étages de Sclessin comporte quatre niveaux, trois niveaux supérieurs ouverts et un niveau inférieur fermé, l'ouvrage ayant une capacité d'accueil de 665 places, prévoyant des emplacements pour personnes à mobilité réduite et pour familles, zone motos, zone vélos, local technique et local de repos pour chauffeurs de bus ; qu'il constitue un élément d'un pôle multimodal au droit du stade du Standard avec station de tram, un site propre au bus et une zone de régulation et un emplacement d'accueil de 60 places permettant le stationnement de cars les jours de matchs ;

Considérant que pour ce qui concerne les sous-stations électriques, celles-ci sont réparties sur la ligne ; qu'elles sont d'un seul niveau, d'une hauteur de 3,5m, construites sur une cave de 1,2m où circulent les câbles sous les équipements ; que l'accessibilité pour entretien et remplacement est assurée de même que la ventilation ; que l'application à ces outils, des conditions sectorielles et intégrales concernées apporte la sécurité nécessaire ;

Considérant que le parking à Bressoux est prévu selon le même principe que celui de Sclessin, avec une capacité d'accueil de 892 places ; que les conditions énoncées ci-après rencontrent les préoccupations liées à ce type d'installations ;

Considérant que les équipements susceptibles de générer des polluants atmosphériques, outre les échappements des véhicules fréquentant les parcs de stationnement (B3 et B17), sont les deux chaudières pour production de chaleur au sein du bâtiment d'exploitation (B16) et du centre de maintenance (B19) ; que les conditions imposées aux installations de chaufferie régissent les émissions liées à la combustion, ces installations devant être entretenues régulièrement ;

Considérant que pour ce qui concerne les ateliers de maintenance à Bressoux, il s'agit des installations inhérentes à ce type d'ateliers et que les conditions applicables à l'ensemble de l'établissement sont complétées des dispositions spécifiques liées à l'usage des outils de maintenance, réparation, entretien et nettoyage ;

Considérant que pour ce qui concerne le bruit et vibration lié au chantier, les désagréments provoqués par les travaux de construction sont par nature temporaire, qu'une coordination valable du chantier est de nature à permettre que les inconvénients causés par ces travaux ne dépassent pas ce que tout un chacun est tenu de supporter du fait de la vie en société ; que les riverains devront être informés à tout moment du déroulement des travaux et des périodes durant lesquelles des activités bruyantes devraient être effectuées ; que les ouvriers devront être sensibilisés aux problèmes de bruit pour le voisinage ; qu'ils devront être particulièrement attentifs à l'utilisation et à l'entretien des outils et des machines ; que le planning des heures de travail et notamment celui des travaux bruyants devra être adapté en fonction de l'impact envers la population ;

Considérant que pour ce qui concerne le bruit et vibration lié au trafic du tram, il est recommandé lors de l'acquisition du matériel roulant d'être attentif aux dispositifs permettant l'atténuation des bruits et des vibrations ; qu'en toute hypothèse un entretien régulier des infrastructures et du matériel est de nature à atténuer ces impacts ; qu'il y a lieu de prendre en compte que cette infrastructure d'utilité publique assurera un transport de personnes ayant recours aux bus et voitures individuelles ;

Considérant que les conditions énoncées ci-après ont pris en compte les avis émis par les impétrants, que la SRWT confirme avoir établi depuis plusieurs mois les dialogues nécessaires avec les acteurs concernés afin qu'elle puisse programmer et organiser le ou les chantiers en toute connaissance de cause ;

Considérant que s'agissant de l'exploitation des postes classés de l'établissement, le strict respect des conditions générales, intégrales et sectorielles en vigueur et des conditions particulières énumérées ci-après est de nature à réduire dans une mesure suffisante les inconvénients pouvant résulter de leur exploitation (installations classées en locaux, ateliers et parkings), les griefs énoncés dans le cadre de l'enquête publique étant essentiellement d'ordre urbanistique et de mobilité ;

*AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET MOBILITE*

Considérant que la demande de permis unique se rapporte à des actes et travaux visés à l'article 127, § 1er, 1°, 2°, 3° et 7° du C.W.A.T.U.P.E :

- 1° elle est sollicitée par une personne de droit public ;
- 2° elle concerne des actes et travaux d'utilité publique ;
- 3° elle concerne des actes et travaux s'étendant sur le territoire de plusieurs communes ;
- 7° elle concerne les constructions et équipements de services publics ou communautaires ;

Considérant dès lors que l'autorité compétente pour statuer sur ladite demande est le fonctionnaire technique et le fonctionnaire délégué en vertu de l'article 81, § 2, dernier alinéa, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, la demande de permis étant relative à des actes et travaux visés à l'article 127, §1er, du Code wallon de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, du patrimoine et de l'énergie ;

Considérant que la demande ne se rapporte pas à un bien visé à l'article 109 du CWATUPE ;

Considérant que la ligne de tram n'est pas inscrite au plan de secteur en tant que tracé existant ou projeté (ou le périmètre de réservation qui en tient lieu) du réseau des principales infrastructures de communication ;

Considérant que les espaces concernés par l'emprise du plan de secteur sont affectés comme suit :

- A Saint-Nicolas (Planche 42/5) :  
zone d'habitat, zone industrielle ;
- A Liège (Planches 42/5, 42/6 et 42/2) :  
zone d'habitat, zone de services publics et d'équipements communautaires, zone de parc, zone d'espaces verts, zone d'activité économique mixte, zone d'activité économique industrielle ;
- A Herstal (Planche 42/2) :  
zone d'habitat, zone de services publics et d'équipements communautaires ;

Considérant que le tracé du tram se superpose en de nombreux endroits aux voiries régionales inscrites au plan de secteur, à savoir : les voiries N3, N63, N617, N617a, N671 ;

Considérant que la majeure partie du tracé et la plupart des stations sont localisées en zone d'habitat ou jouxtent celle-ci sur un tracé de route régionale ;

Considérant que les stations du Stade du Standard et du Val Benoît et le centre de maintenance de Bressoux sont localisés en zone de services publics et d'équipements communautaires ;

Considérant qu'une partie de la station Gare de Bressoux est localisée en zone d'activité économique mixte ;

Considérant que la station des Modeleurs est située dans ce type de zone d'activité économique industrielle ;

Considérant que le projet d'insertion du tram et de réaménagement viaire est compatible avec l'affectation de ces types de zones, qui sont toutes destinées à l'urbanisation ; Que la ligne de tram et les stations sont des équipements publics parfaitement complémentaires à l'urbanisation de ces zones de la même manière que le seraient des voiries de desserte ; Que cette ligne de tram est assimilée à un mode transport en commun structurant qui améliorera la mobilité dans les zones traversées ;

Considérant que le projet rencontre des zones d'espaces verts : au pied du Pont Atlas (côté Coronmeuse et côté Droixhe) et au rond-point de Coronmeuse ; Que ces zones sont des

espaces reliquaires liés aux aménagements des grandes voies d'accès qui les bordent (route régionale, pont, autoroute) ;

Considérant que le projet rencontre deux zones de parc aux endroits suivants : le parc d'Avroy et la place des Déportés ; Qu'en ces deux endroits, l'emprise du projet se superpose à la zone de parc en bordure de celle-ci, en des lieux qui sont déjà urbanisés (avenue Rogier en alternative au couloir du site propre des bus au parc d'Avroy), espace public minéralisé entouré d'un bâti dense pour la place des Déportés) ; Qu'il s'agit pour l'essentiel d'interventions se limitant à optimiser l'aménagement de l'espace public ;

Considérant que le projet d'insertion du tram et de réaménagement viaire s'inscrit ainsi très localement dans des zones de parc et d'espaces verts, qui sont des zones non urbanisables ; Qu'il s'agit, dans la plupart des cas, d'espaces déjà voués à l'aménagement des voiries et de leurs abords ; Que le projet ne modifie donc pas l'affectation de fait, ni la destination générale de la zone ; Que le projet n'est donc pas incompatible avec le plan de secteur ;

Considérant que l'emprise du tracé de la ligne est inscrite sur le territoire de la Ville de Liège dans des périmètres de réservation et d'intérêt culturel, historique ou esthétique au plan de secteur :

- Périmètre d'intérêt culturel, historique ou esthétique :  
Le projet traverse le « ZICHE » couvrant le centre-ville liégeois entre la pointe sud du Parc d'Avroy et la place des Déportés.
- Périmètre de réservation :  
Le projet rencontre un périmètre de réservation aux endroits suivants :
  - périmètres de réservation de la liaison A602 et de la ligne TGV, deux infrastructures qui ont été réalisées et qui ne sont pas « compromises » par le projet objet de la demande ;
  - pont Atlas, côté Droixhe : le périmètre est réservé à une éventuelle réalisation de liaison rapide, notamment en tunnel sous la Dérivation, entre l'E25 à Droixhe et l'E25 aux Grosses Battes, au sud de l'agglomération ;

Considérant que pour le dernier point, l'inscription du périmètre de réservation est liée à la réalisation (ou non) de la liaison autoroutière entre Beaufays et Cerexhe-Heuseux ; Que le projet d'insertion du tram et de réaménagement viaire n'est pas incompatible avec ces périmètres ; Que le passage du tram sur le pont Atlas n'est en effet pas de nature à compromettre la réalisation d'une éventuelle liaison sous la Dérivation ;

Considérant que l'insertion urbanistique et paysagère fera l'objet d'un soin particulier pour le centre-ville ; Que des conditions particulières sont énoncées ci-après ;

Considérant que le projet d'insertion du tram et de réaménagement viaire n'est pas incompatible avec ces infrastructures ; Que la route régionale N671 est reprise comme voie de liaison en traversée nord-sud de l'agglomération liégeoise ;

Considérant que dans la zone de Sclessin, le périmètre d'intervention du tram rencontre le PCA n°155 « Sclessin - Terril du Standard » approuvé par AM du 03/02/2003 ; Qu'il s'agit d'un plan communal dérogatoire au plan de secteur : une petite partie de la zone d'équipements publics et de services communautaires bascule en zone industrielle, dans le prolongement de la zone existante à l'est du terril ; Que les affectations restent cependant identiques à celles définies au plan de secteur, à savoir les services publics et équipements communautaires, et les activités économiques et industrielles ;

Considérant que les aménagements projetés pour le tram s'inscrivent en bordure de la rue E. Solvay, dans la zone de voirie, la zone à destination publique et la zone industrielle définies au PCA. ;



Considérant que la zone des Guillemins est couverte par différents PCA ; Que le périmètre d'intervention du tram rencontre les périmètres suivants :

- PCA n°43 « Quartier des Guillemins » de 1955,
- PCA n°43/2 « Quartier des Guillemins » de 1984,
- PCA n°43/3 « Quartier des Guillemins » de 2002.

Considérant que les prescriptions urbanistiques relatives aux PCA n°43 et 43/2 ne détaillent pas le traitement de la zone de voirie, à l'inverse du PCA n°43/3 ;

Considérant que la place devant la gare et l'Esplanade des Guillemins sont également reprises dans un périmètre de rénovation urbaine et un périmètre de remembrement urbain (PRU) approuvé par AGW du 1/6/2012 ;

Considérant que le PRU a notamment pour objectif de créer une esplanade piétonne depuis la gare jusqu'aux berges de Meuse, laquelle est conçue en deux séquences : une place large et ouverte devant la gare, puis une "rambla" arborée se terminant en balcon sur la berge ; Que le projet a pour objectif majeur de développer un axe urbain « Guillemins - Boverie - Longdoz » perpendiculaire à la Meuse ; Que de nouvelles connexions seront ainsi créées, à différentes échelles : de la gare vers le futur complexe Médiacité, de la gare vers le parc de la Boverie (Palais des Congrès et musée d'art moderne et d'art contemporain), de la gare vers les berges et le Ravel en bord de Meuse ;

Considérant que la mise en place d'une ligne de tram n'apparaît pas de manière explicite dans les documents d'élaboration du périmètre de remembrement urbain des Guillemins ; Qu'il est cependant clairement évoqué dans un texte du PRU relatif à l'intermodalité ; Que le PRU signale en effet que « *De manière générale, le projet vise à renforcer l'intermodalité entre le chemin de fer, les bus, les piétons et la voiture ; Qu'il faut rappeler que le projet d'aménagement de la gare a pour but de reporter une grande partie des « dépose-minute » à l'arrière du nouveau bâtiment, au même niveau que l'accès des parkings ; Qu'en outre le développement d'un réseau de tram est évoqué comme une option pour le développement futur du réseau de transport en commun de l'agglomération ; Que dans une telle hypothèse, un arrêt de la ligne principale serait probablement aménagé au niveau de la gare des Guillemins* » ;

Considérant que la réalisation de la ligne de tram renforce la liaison de la gare vers la Meuse et constitue un élément fort de l'intermodalité souhaitée entre les différents modes de déplacement par les transports en commun (train, tram, bus) en parfaite liaison avec la gare et l'esplanade ; Que cette ligne de tram s'inscrit donc dans la philosophie du PRU des Guillemins ;

Considérant dès lors que d'une part, le tram ne remet pas en cause le principe fondateur du PRU, et notamment la création de l'esplanade des Guillemins ; Que celle-ci se conçoit en effet comme un large espace ouvert vers la Meuse ; Qu'en outre, on peut estimer que le projet tram renforce plusieurs principes sur lesquels se base le PRU, notamment:

- le développement d'une polarité complémentaire non concurrentielle entre la gare des Guillemins et le centre-ville de Liège;
- la faveur donnée aux modes de déplacement doux et l'amélioration de leurs conditions de circulation ;
- le renforcement de l'intermodalité, notamment l'usage des transports en commun, la maîtrise du trafic automobile et du stationnement ;
- l'amélioration de l'image socio-économique du quartier, développement de commerces, services, bureaux, etc;

- le projet du tram ne compromet par ailleurs pas les développements bâtis prévus par le PRU et constitue une opportunité pour finaliser l'aménagement de l'esplanade de la gare ;

Considérant que dans la zone Pont d'Avroy, le tracé rencontre le PCA n°46bis « îlot compris entre la place Saint-Paul et le Pont d'Avroy » approuvé par AM du 21/08/1992 et s'inscrit dans la zone de voirie ; que les aménagements sont compatibles avec le PCA ;

Considérant que dans la zone Saint-Lambert, le tracé rencontre le PPA n°79 « Îlot Saint-Michel » approuvé par AM du 04/03/1996 et s'inscrit dans la zone de voirie — par laquelle le type de circulation envisagé n'est pas précisé ; Que les aménagements prévus pour le tram sont donc a priori compatibles avec le PCA ;

Considérant que dans la zone Féronstrée (tronçon 7), le tracé rencontre le périmètre des suivants :

- PCA n°70 « Îlot Saint Georges » de 1966,
- PCA n°67 « Eglise Saint Barthelemy » de 1965,
- PCA n°65/3 « Îlot des musées » de 2004 ;

Considérant que les prescriptions relatives au PCA dit « Îlot des musées » précisent en ce qui concerne la zone de voirie que *« les revêtements de sol en pavés naturels là où ils existent doivent être maintenus. On veillera dans les aménagements à les compléter là où ils n'existent pas. Bordures et trottoirs sont réalisés en pierre naturelle régionale. Place des Déportés, quai de Maestricht et rue Hongrée, les chaussées peuvent être asphaltées »* ;

Considérant que les aménagements projetés pour le tram s'inscrivent dans les zones de voiries (Féronstrée, rue des aveugles) et ne sont donc pas incompatibles avec celles-ci ;

Considérant que le tracé de la ligne de tram déborde dans deux zones de construction localisées aux extrémités de la rue des Aveugles ; Que ce débordement ne remet pas en cause les options planologiques développées au PCA dans la mesure où les aménagements s'inscrivent dans les limites des voiries et trottoirs déjà existants ; Qu'en outre la Ville de Liège a entamé des réflexions quant à l'opportunité du maintien de la configuration des lieux telle qu'elle est présentée au PCA ;

Considérant que dans la zone Saint-Léonard Bressoux (tronçon 8), le tracé rencontre les périmètres suivants : PCA 15, 15 bis et 15 ter « Ancien champ des manoeuvres et plaine de Droixhe » de 1954, 1955, 1956 et 1963 ;

Considérant qu'avenue de Lille, les aménagements projetés pour le tram s'inscrivent en zone de voirie et en zone de jardins publics ; Que dans la zone de jardins publics sont autorisées les « constructions légères telles qu'abris, jeux, parcages, etc » ; Que les aménagements projetés ne sont pas incompatibles avec ce type de zones ;

Considérant que rue Rassenfosse, le projet envisage une modification de l'alignement de la rue à hauteur du carrefour avec l'avenue de la Croix Rouge et la rue Dieudonné Defrance ; Qu'à cet endroit, les aménagements prévus pour l'insertion du tram s'inscrivent également en zone de voirie et en zone de jardins publics mais débordent sur une zone de constructions ouverte ; Que la zone couverte par le PCA a toutefois fait l'objet récemment d'une révision sensible couverte par un périmètre de remembrement urbain approuvé par AGW du 1/6/2012 ; Que les constructions existantes à cet endroit ont été démolies ;

Considérant que le projet d'insertion du tram et de réaménagement viaire n'est a priori pas incompatible avec la destination des zones traversées des différents PCA rencontrés sur le parcours dans la mesure où les aménagements relatifs au tram prennent place dans la zone de voirie, pour laquelle aucune disposition particulière n'est définie ; Que seul celui de Droixhe

(PPA 15ter) est concerné par une modification plus sensible avec la révision de l'alignement de la rue Rassenfosse ; Que cette partie du quartier de Droixhe est toutefois également couverte par un périmètre de remembrement urbain ;

Considérant que la réalisation de la ligne de tram participe manifestement à l'opération de requalification du quartier de Droixhe par une meilleure liaison avec le centre-Ville, une hiérarchisation des voiries et un réaménagement qualitatif des espaces publics ;

Considérant que les écarts relevés ci-avant par rapport notamment au plan de secteur et à certains plans communaux d'aménagement sont mineurs, et ne remettent pas en cause les options d'aménagement desdits plans ainsi que la destination principale de la zone ; Que s'agissant d'un équipement public au sens de l'art. 127§ 1er, le projet peut s'écarter du plan de secteur ou d'un plan communal d'aménagement pour autant qu'il soit respecté, soit structure, soit recompose les lignes de force du paysage ; Que dans le cas d'espèce le tracé proposé et ses aménagements sont le reflet d'une réflexion globale de l'insertion paysagère à l'échelle de la Ville de Liège et de ses composantes ; Qu'il rencontre entièrement le prescrit de l'art. 127 §3 du CWATUPE

Considérant que l'avis de l'Université de Liège a été reproduit au visa énoncé supra ; que l'ULG s'inquiète sans doute à raison de la desserte des implantations de l'Université par les transports en commun, et singulièrement par les TEC, et de l'intermodalité tram-bus ; qu'elle estime que l'EIE est incomplète parce qu'elle n'est pas rassurée par le projet du tram eu égard à la réorganisation du réseau de bus ;

Considérant que les questions posées relèvent d'une approche nettement plus globale qui dépasse largement la portée de la demande de permis unique relative à une première ligne de tram et la portée d'une étude d'incidences dont le champ d'investigation s'est élargi aux incidences de la ligne longue envisagée ; en fond de vallée dans l'axe de la Meuse ;

Considérant que les questions ainsi posées concernent très clairement la mobilité au niveau de l'agglomération ; que dans ce cadre, il importe non seulement d'aborder la fonction enseignement mais également les autres fonctions qui caractérisent une zone urbaine agglomérée ;

Considérant que la critique formulée par l'ULG à l'encontre de l'étude d'incidences n'est pas fondée car pour effectuer une évaluation exhaustive, il conviendrait d'abord de connaître les conclusions d'un plan urbain de mobilité au sens du décret du 1<sup>er</sup> avril 2004, lequel définit ce plan de la manière suivante :

*Le plan urbain de mobilité est un document d'orientation de l'organisation et de la gestion des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité générale relevant de l'échelle d'une agglomération urbaine.*

*Le plan urbain de mobilité poursuit les objectifs suivants:*

*1° l'organisation des éléments structurants des déplacements, du stationnement et de l'accessibilité aux lieux de vie et d'activités à l'échelle de l'agglomération urbaine;*

*2° la réalisation d'un développement territorial cohérent en matière de mobilité, notamment par la recherche d'une adéquation entre les profils d'accessibilité des sites disponibles et les profils de mobilité des activités et services en développement;*

*3° la coordination de tous les acteurs concernés par la problématique de la mobilité.*

Considérant qu'un tel plan ne se limite pas à la fonction « enseignement », ni aux seuls modes de déplacement par les transports en commun ;

Considérant qu'une évaluation complète des aspects « mobilité » et « profils de mobilité des activités » sur un périmètre élargi au sens de l'arrêté du 13 mai 2004 relatif à la définition des bassins cohérents en termes de déplacements autour des grandes agglomérations urbaines wallonnes ne peut être effectuée que sur base d'un tel plan finalisé ;

Considérant qu'une étude d'incidences sur l'environnement ne peut se substituer à un tel plan, en cours d'élaboration pour l'agglomération liégeoise, qu'en outre, si ce plan devait être approuvé, il devrait faire l'objet d'une évaluation des incidences au sens du chapitre II relatif au système d'évaluation des incidences des plans et programmes sur l'environnement de la partie V « Evaluation des incidences sur l'environnement » du Livre 1<sup>er</sup> du Code de l'environnement ;

Considérant que l'étude d'incidences sur l'environnement sur le projet de la ligne de tram a néanmoins abordé la réorganisation du réseau de transport bus, sans toutefois la définir en tant que projet ;

Considérant que le projet de ligne de tram n'hypothèque d'aucune manière des choix qui pourront être opérés ultérieurement par la société d'exploitation du réseau des bus ;

Considérant que le CWEDD a estimé qu'au niveau du contenu : *L'étude est extrêmement détaillée, claire et très bien structurée. Elle s'appuie sur, coordonne et complète de manière remarquable, plusieurs études de grande qualité dans un contexte très complexe au vu de la nature du projet, de son caractère inédit et du grand nombre de projets en cours dans le périmètre d'étude.*

*Le CWEDD apprécie notamment :*

- *l'excellente et très complète présentation du projet ;*
- *la prise en compte tout au long de l'étude des remarques émises dans le cadre de la consultation du public ;*
- *la qualité du chapitre consacré au climat et à la qualité de l'air qui comprend des évaluations de la consommation énergétique annuelle du trafic routier et des émissions de polluants et gaz à effet de serre associées au trafic routier selon plusieurs scénarios et périmètres ;*
- *la qualité et la minutie du chapitre consacré à l'urbanisme et au paysage avec analyse AFOM pour chaque tronçon de ce projet qui s'étend sur une longueur de 17,5 km ;*
- *la grande qualité et l'analyse en profondeur des alternatives ;*
- *la qualité des recommandations émises ;*
- *la présence de nombreuses figures, ce qui facilite la compréhension du fond*

Considérant toutefois qu'une concertation a été établie avec l'ULG, que la SRWT a procédé à une analyse de l'offre d'accessibilité du Sart Tilman et proposé par son courrier du 23 décembre 2013 quelques pistes de solutions à l'ULG, que sur cette base, le Fonctionnaire technique et le Fonctionnaire délégué ont consulté à nouveau l'ULG ; que par courrier du 22 janvier 2014 l'ULG a exprimé le constat que les différentes réflexions et projets relatifs à la desserte des sites universitaires ont connu une avancée significative significative dans le cadre d'un dialogue constructif, et ce dans l'intérêt de l'ensemble des acteurs concernés, formulant le souhait que la dynamique engagée aboutisse à des réalisations concrètes ;

Considérant dès lors qu'au vu des perspectives annoncées, les critiques initiales de l'ULG ne sont pas fondées, qu'en outre, au vu des nombreux problèmes de mobilité et de stationnement rencontrés dans la zone sud du domaine du Sart Tilman, l'Université et le Centre Hospitalier Universitaire de Liège ont choisi de s'associer afin de reconsidérer l'ensemble des enjeux de mobilité et les solutions qui peuvent y être apportées, à court, moyen et long terme ; que cette étude est indépendante du projet de réalisation de la ligne de tram mais confirme les difficultés récurrentes d'accessibilité que rencontrent les équipements publics du Sart Tilman ;

Considérant que le Collège communal de Saint Nicolas a constaté l'absence de réclamation ou d'objection formulée dans le cadre de l'enquête menée sur son territoire ;

Considérant que le Collège communal de Seraing a constaté l'absence de réclamation ou d'objection formulée dans le cadre de l'enquête menée sur son territoire ; qu'il a retenu que la demande concernait uniquement un tronçon de Sclessin à Coronmeuse ; qu'il s'en remet aux conditions définies par les différents services du Service public de Wallonie, avec

une remarque relative aux plantations en vue de privilégier les espèces indigènes et mellifères et non les plantations d'origines exotiques et de proscrire les plantes invasives ;

Considérant que le Collège communal de Herstal, dans son avis préalable, a exprimé ses préoccupations visant l'accessibilité des garages concessionnaires automobiles sur le bld Ernest Solvay en venant de Liège, une zone de parcage supplémentaire au début de ce boulevard et un parking-relais correctement calibré pour gérer le parcage dans le quartier Hayeneux-Coronmeuse et le report modal vers le tram à cet endroit ;

Considérant que s'agissant de l'accès aux garages concessionnaires automobiles, le franchissement de la berne centrale ne constitue pas une manœuvre impossible puisque cette berme est bombée et réalisée en pavés ; qu'il ne s'agit toutefois pas d'une manœuvre à favoriser pour des raisons de sécurité ; que la solution la plus logique est d'effectuer cette manœuvre de demi-tour au giratoire suivant ou au carrefour régulé intermédiaire, selon le gabarit du véhicule ; que les dispositions du projet sont adéquates à cet égard ;

Considérant que l'ajout d'une zone de stationnement supplémentaire bld Ernest Solvay (face à l'immeuble n° 34) est judicieux pour autant qu'elle se situe à une distance minimale de 5m par rapport aux feux de signalisation lumineux ;

Considérant que l'étude d'incidences énonce effectivement une recommandation à propos de la création d'un parking relais à Coronmeuse, libellée comme suit :

La création d'un parkings-relais – d'une capacité de l'ordre de 200 emplacements – est prévue dans le cadre du projet d'éco-quartier à Coronmeuse. Ce P+R est donc indépendant du projet d'insertion du tram. L'implantation d'un parking-relais à Coronmeuse est cependant nécessaire pour permettre le rabattement voiture vers le tram. De ce fait, l'intégration du parkings-relais de Coronmeuse au projet de tram – ainsi que sa réalisation en ligne courte – est donc indispensable. Le dimensionnement du P+R de Coronmeuse devra également être revu à la hausse afin d'assurer une offre suffisante en stationnement. Rappelons en effet que le P+R de la rue Delsupexhe ne sera réalisé qu'en ligne longue phasée vers Herstal. Durant la période comprise entre la réalisation de la ligne courte et de la ligne longue vers Herstal, les 200 emplacements du P+R apparaissent insuffisants.

Considérant que le demandeur a justifié de ne pas suivre cette recommandation de la manière suivante :

Il n'est pas possible d'intégrer le parking relais de Coronmeuse dans les espaces dédiés au tram.  
Par contre, sa construction est prévue sur les terrains faisant actuellement l'objet d'un marché de PPP par Immocoronmeuse.  
En attendant, la fonction de P+R pourra se faire sur les espaces actuellement disponibles.

Considérant qu'au dépôt de la demande de permis pour la ligne de tram, il n'a pas été possible de prévoir un parking P+R à Coronmeuse eu égard aux incertitudes relatives au projet d'éco-quartier de la Ville de Liège et du réaménagement de toute la zone ; que dans l'état actuel, le site comporte une superficie importante pour que le stationnement libre des automobilistes soit possible dès la mise en service du tram ; que les études actuellement menées par la Ville de Liège pour cet éco-quartier ne sont pas finalisées, mais que l'autorité communale liégeoise est consciente de la nécessité de prévoir un parking pour les logements créés ; que ce parking devra être étudié et combiné avec le P+R du tram à ce moment ;

Considérant que le Collège communal de la Ville de Liège, dans son avis préalable du 26 septembre 2013 (reproduit en pièce annexée - 130 pages), a procédé à une analyse circonstanciée des remarques et observations reçues (compte rendu reproduit en pièce annexée - 25 pages) et a apporté les éléments utiles permettant d'expliquer les options qu'il souhaiterait retenir et, à son estime, le caractère fondé, non fondé ou partiellement fondé des remarques formulées ; que les fonctionnaires technique et délégué ont estimé utile d'informer le demandeur de permis, de l'avis circonstancié du Collège communal et l'ont invité à formuler ses remarques techniques et autres précisions utiles, afin de permettre à l'autorité décisionnelle de statuer en toute connaissance de cause ; que ces considérations techniques qui restent dans le cadre de la demande formulée et de son instruction ont été apportées par courrier du 31 janvier 2014 ;

Considérant que le Fonctionnaire technique et le Fonctionnaire délégué se rallient à l'analyse du Collège moyennant les précisions et compléments ci-après ; Qu'en effet, le Collège a formulé une série de conditions qui, pour certaines, ne peuvent être suivies (partiellement ou totalement) dans la formulation proposée, pour les motifs énoncés ci-après :

Considérant qu'en ce qui **concerne les conditions générales, Alimentation électrique**, le projet prévoit actuellement une alimentation aérienne par caténaires tout le long du tracé ;

Considérant que le Collège estime qu'il est nécessaire de privilégier au minimum pour des lieux emblématiques de la Ville de Liège tels que le cœur historique entre la station « Opéra » et la station « Marengo » ou l'esplanade des Guillemins entre la station « Leman » et la station « Blonden » un système d'alimentation sans ligne aérienne de contact au minimum entre les stations de tram afin de garantir la qualité urbanistique et paysagère de ces lieux ;

Considérant que le Collège relève que ce système permettra de résoudre certaines contraintes techniques pour la vie quotidienne telles que par exemple les déménagements, travaux sur les façades des bâtiments,... ; Que le Collège estime qu'une alimentation sans ligne aérienne de contact au minimum entre les stations tout le long du tracé serait évidemment idéalement souhaitable ; Que toutefois il relève qu'il convient aussi d'adopter pour ce projet une approche budgétaire raisonnée ;

Considérant que la CCATM juge comme indispensable la suppression de l'alimentation aérienne (caténaires) dans le tronçon compris entre la Place Général Leman et le Pont d'Avroy et dans le tronçon compris entre l'Opéra et la Place des Déportés, ce qui constitue un minimum ; l'idéal étant une suppression totale des caténaires, dès lors que les techniques existent, sur tout le réseau ou du moins de la place Général Leman au quai de la Batte (la traversée de la Ville) ;

Considérant que la Commission Royale des Monuments, Sites et Fouilles signale qu'elle ne peut que s'opposer à la présence de caténaires dans le Centre ancien historique de la ville, qu' *« En effet, la présence de poteaux supplémentaires aux infrastructures déjà en place (pour l'éclairage, les panneaux publicitaires, routiers, etc.) n'est pas une solution adéquate. Celle-ci imposera aussi la présence de réseaux arachnéens, notamment à proximité de l'Opéra de Wallonie, fraîchement rénové, pour ne citer que ce cas ; ce qui n'est pas acceptable. De plus, qu'en serait-il de l'accrochage éventuel des caténaires sur les façades, notamment pour la rue Féronstrée dont la largeur est parfois réduite ? La perception visuelle de monuments classés tels que l'Hôtel de Ville ou le Palais Curtius ne saurait qu'en être affectée. D'un point de vue technologique, d'autres solutions existent. Elles devraient être imposées pour le Centre ancien. »* ;

Considérant qu'à son avis du 26 septembre 2013, le Collège communal de Liège émet comme condition que les lignes aériennes de contact (LAC) devront être supprimées au minimum entre les stations de tram pour les lieux emblématiques de la Ville de Liège tels que le Cœur Historique entre la station « Opéra » et la station « Marengo », et l'esplanade des Guillemins entre la station « Leman » et la station « Blonden » afin de garantir la qualité urbanistique et paysagère de ces lieux et de résoudre certaines contraintes techniques pour la vie quotidienne ;

Considérant que l'étude d'incidences sur l'environnement, notamment le chapitre V relatif à l'urbanisme et le paysage, ne comporte pas de remarque à propos des lignes aériennes de contact ; Que l'étude d'incidences sur l'environnement, notamment le chapitre X – Equipement du site et de ses abords, particulièrement le point 3.1.1. relatif à l'alimentation électrique du tram en électricité, énonce ce qui suit:

*De façon générale, retenons qu'il existe plusieurs types d'alimentation pour un tram :*

- *alimentation par ligne aérienne de contact (LAC), également appelée caténaire ;*
- *alimentation par le sol (APS) ;*
- *alimentation embarquée (batterie, volant d'inertie ou pile à combustible).*

*Dans le cas d'une APS, l'alimentation électrique est assurée par un troisième rail, situé au milieu des rails de roulement. Les types d'alimentation LAC et APS présentent des performances similaires en termes de vitesse d'exploitation, d'accélération et de freinage. Le niveau de sécurité pour les piétons est également assuré dans les deux cas. En effet, dans le cas d'une alimentation par le sol c'est le tram qui déclenche la mise sous tension du troisième rail. Le principal avantage d'une alimentation par le sol est d'ordre esthétique, puisque cette solution supprime les mâts supportant la LAC. En revanche, le coût d'une installation APS est trois fois plus élevé (Selon une étude de faisabilité portant sur l'extension du réseau communautaire de TCSP de Bordeaux.) qu'une installation LAC. Un autre inconvénient de l'APS est que son fonctionnement est fréquemment perturbé en cas d'inondation de la plateforme sur laquelle circule le tram.*

*Enfin, les batteries embarquées peuvent être utilisées en complément de la LAC dans des zones urbaines où, pour diverses raisons, les lignes aériennes ne sont pas souhaitables.*

*Les principaux avantages et inconvénients des trois modes d'alimentation d'un tram :*

**Ligne aérienne de contact (LAC) :**

*Avantages : Système le plus répandu, Sécurisant pour les piétons et cyclistes (lisibilité) ;*

*Inconvénients : Lignes visibles, parfois inconvénient d'un point de vue paysager (esthétique), le passage sous la LAC peut être une contrainte (camions, etc.) ;*

**Alimentation par le sol (APS) :**

*Avantages : Suppression des mâts de LAC, intérêt esthétique, Pas de courant en permanence*

*(uniquement quand le tram arrive) ;*

*Inconvénient : Coût important (environ 3 fois plus cher que LAC), perturbations lors d'inondations ;*

**Batterie :**

*Avantages : Nécessite peu d'infrastructures pour l'alimentation électrique, Système rechargeable;*

*Inconvénients : Autonomie plus faible, doit être utilisée en complément avec une alimentation LAC ou APS.*

Considérant que dans le chapitre relatif à la synthèse des mesures proposées par l'auteur de l'étude d'incidences, parmi celles (9 au total) qui se rapportent au tronçon 6-7 (P(Tr6-7)i-8 - Place Saint-Lambert) à propos de la nécessité de revoir l'organisation de la traversée de la Place Saint-Lambert en matière d'urbanisme, figure une mesure d'amélioration qui concerne l'alimentation du tram :

- ***Eviter si possible le recours à une alimentation électrique aérienne dans la traversée de la place Place Saint-Lambert, le tram s'inscrit dans un espace très fréquenté et hautement symbolique. Le placement des caténaires et des câbles d'alimentation aériens peuvent altérer sensiblement la qualité paysagère de l'espace public et constituer une contrainte supplémentaire dans l'aménagement et l'usage de cet espace déjà ponctué de nombreux équipements urbains. Il serait donc particulièrement intéressant d'envisager, dans la traversée de cet espace, des solutions permettant de s'affranchir d'une alimentation aérienne (LAC).***

Que cette mesure n'a pas été intégrée par le demandeur, Qu'elle est justifiée de la manière suivante : **« ... Le choix de l'alimentation électrique est lié à des aspects financiers, techniques et esthétiques. Il sera fait après réception des offres » ;**

Considérant que le volet « urbanisme » ainsi que l'aménagement des espaces publics (revêtement de sol, plantations, configuration, ...) est totalement indépendant du choix du matériel, qu'il n'en n'est pas de même pour certaines spécificités techniques, notamment le mode d'alimentation électrique du tramway ;

Considérant que la présence de caténaires et de poteaux supplémentaires aux infrastructures déjà en place (pour l'éclairage, les panneaux publicitaires, routiers, etc.) n'est pas une solution adéquate dans le Centre ancien historique de la ville ;

Considérant que de nombreuses grandes villes qui se sont équipées d'un mode de transport en commun du type TRAMWAY ont évité de recourir à une alimentation aérienne dans leur centre historique ;

Considérant que le but visé par la suppression des LAC jusqu'à la station « MARENGO » est l'absence de LAC dans la station Curtius (= Station « Place des Déportés vers Herstal ») ; Que l'absence de LAC hors station ne signifie pas absence d'alimentation en station ; Que la suppression des LAC implique des caténaires rigides en station qui sont nettement plus présents visuellement qu'une LAC classique ; Que la condition de supprimer les LAC jusqu'à la station « MARENGO » semble donc aller à l'encontre de l'objectif poursuivi ;

Considérant qu'en ce qui concerne les conditions générales, Aménagement - Plantations, pour le maintien ou non de certains arbres, il y a lieu de s'en tenir aux plans de la demande de permis ou aux conditions expresses qui sont reprises ci-après et qui, le cas échéant, font l'objet d'un plan d'aménagement spécifique correctif illustrant une adaptation mineure du projet ; Qu'en effet, la décision ne peut retenir de manière absolue le maintien de tous les arbres considérés (ou assimilés) comme arbre remarquable, ni le report d'une décision d'intervention qui serait soumise à une appréciation ultérieure d'un service externe ; Que le caractère exécutoire du permis doit être assuré ;

Considérant que le projet s'inscrit dans une opération de requalification des espaces sur tout le tracé puisque les interventions débordent largement du GLO et s'inscrit dans un réaménagement de « façade à façade » ;

Considérant que la circulaire du 14 novembre 2008 relative à la protection des arbres et haies remarquables, à la plantation d'essences régionales en zone rurale et aux plantations au sein d'un dispositif d'isolement, se réfère à la Convention européenne du paysage, signée à Florence le 20 octobre 2000 ; Que les mesures générales visées par cette convention consistent :

- à reconnaître juridiquement le paysage en tant que composante essentielle du cadre de vie des populations, expression de la diversité de leur patrimoine commun culturel et naturel, et fondement de leur identité ;
- à définir et à mettre en œuvre des politiques du paysage visant la protection, la gestion et l'aménagement des paysages par l'adoption des mesures particulières visées à l'article 6 ;
- à mettre en place des procédures de participation du public, des autorités locales et régionales, et des autres acteurs concernés par la conception et la réalisation des politiques du paysage mentionnées à l'alinéa b ci-dessus ;
- à intégrer le paysage dans les politiques d'aménagement du territoire, d'urbanisme et dans les politiques culturelle, environnementale, agricole, sociale et économique, ainsi que dans les autres politiques pouvant avoir un effet direct ou indirect sur le paysage.

Considérant que ladite circulaire stipule que les demandes de permis d'urbanisme portant sur l'abattage d'un ou de plusieurs arbres remarquables ou d'une ou plusieurs haies remarquables repris sur les listes visées aux articles 266, 6° et 267, 5° du Code doivent être refusées, à l'exception des hypothèses suivantes :

- l'abattage est justifié par l'état sanitaire ;
- le maintien de la végétation présente un danger immédiat pour la sécurité des personnes ou des biens ;
- un intérêt jugé supérieur doit être sauvegardé ;
- l'abattage est justifié par des circonstances exceptionnelles.

Que toute décision autorisant l'abattage doit être dûment justifiée au regard de l'une ou l'autre exception visée ci-dessus ;

Considérant que le projet ne peut être considéré comme se limitant à l'abattage de certains arbres, mais porte sur une véritable restructuration du paysage sur un tracé significatif, valorisant les lignes de force des sites traversés dans le respect de leur morphologie ;



Considérant qu'il importe de mettre en balance d'intérêt la suppression de l'un ou l'autre sujet pris individuellement au regard de la structure paysagère nouvelle dans l'esprit des principes développés dans la Convention européenne du paysage de Florence ;

Considérant que les interventions dans des zones proches du tronc des arbres à préserver doivent être effectuées avec le plus grand soin ; Qu'il ne peut être admis d'exclure systématiquement toute intervention à moins de 4 mètres du tronc d'un arbre si les précautions adéquates sont prises de manière à préserver le réseau racinaire de l'arbre ;

Considérant que la réalisation d'une étude permettant de développer un parcours d'Art public tout le long du tracé serait particulièrement opportune ; Qu'il faut sans doute regretter que la Ville de Liège, qui semble l'autorité la plus à même de mener ce type de réflexion, n'ait pas entamé une investigation concrète et préalable qui aurait permis de l'intégrer dans les travaux objet de la présente décision ; Que cette étude peut encore être menée par la Ville de Liège parallèlement au projet du tram et faire l'objet des concertations et autorisations utiles indépendamment du projet d'installation de la ligne de tram ;

Considérant qu'en ce qui concerne qui concerne les conditions générales, Voirie – Aménagements-matériaux, la circulaire (adoptée le 19 juillet 2012) à laquelle se réfère le Collège et relative à l'insertion des critères environnementaux dans les marchés publics relatifs à l'utilisation de la pierre et roche ornementales a pour objet de sensibiliser les communes, les intercommunales et les organismes publics et de leur proposer les clauses qui y figurent ; Que cette circulaire a pour objet de déterminer des critères pertinents eu égard aux objectifs définis dans le cadre des marchés publics, mais qui ne peuvent être retenus comme conditions pour la délivrance d'un permis ; Que l'autorité ne peut qu'attirer l'attention sur les objectifs de ladite circulaire, mais ne peut au travers du permis imposer la manière dont les clauses du marché seront rédigées ;

Considérant que le recours à des pavés de béton en remplacement de pavés naturels comme revêtement des trottoirs n'est pas opportun ; Que la Commission Royale des Monuments, Sites et Fouilles insiste sur l'usage de matériaux traditionnels de voirie à Liège depuis toujours, grès famenniens du Condroz sous forme de pavés de différents formats (selon les usages, platines carrées pour les trottoirs, oblongs et mosaïques pour les zones circulées) et de "pierre bleue de Belgique" (dite "petit granit") pour les dallages et éléments linéaires (bordures) ; Qu'elle précise encore que des éléments en vrais granites (dits "durs") peuvent être admis pour les parties les plus sollicitées (tracé du tram proprement dit) ou pour des raisons de contraste chromatique renforcé (pour les malvoyants et pour des raisons de sécurité) ; Qu'elle insiste encore sur les normes qui imposent déjà des contraintes de glissance, auxquelles ne satisfont que des finitions clivées (pour les grès) ou rugueuses (pour les pierres bleues), tel que le bouchardé gros ; Qu'il faut évidemment éviter des finitions trop superficielles de durabilité limitée ; Qu'il semble donc important à la Commission de pouvoir envisager une solution modulée en fonction des zones et des contraintes (sécurité/PMR) rencontrées en utilisant des finitions adéquates assurant sécurité et harmonie avec le bâti ;

Considérant que dans un courrier adressé à la SRWT, la Chambre provinciale de Liège de la Commission précise « qu'elle a eu connaissance de l'avis du Collège de la Ville de Liège sur le projet « tram », en particulier l'extrait relatif à l'usage de pavés en pierre. Elle souhaite attirer votre attention sur la remarque émise par l'asbl Gamah et partiellement retenue dans l'avis du Collège et tient à préciser qu'elle s'opposera fermement au placement de pavés en béton comme revêtement des trottoirs. Le tram traversera le centre ancien de Liège, de grande valeur patrimoniale qu'il importe de préserver les revêtements de sol (rues et trottoirs) dans ce centre ancien ne relèvent pas de l'accessoire, mais participent à la qualité et à la spécificité d'une rue ou d'un quartier historique et sont fondamentaux dans la perception de la valeur patrimoniale des paysages bâtis » ;

Considérant qu'il semble particulièrement évident que les coffres et revêtements des trottoirs et chaussées doivent être techniquement conçus en tenant compte de l'usage et du charroi ; Que les cahiers des charges de référence devront être respectés sans que cela n'implique une condition ou obligation spécifique du permis d'urbanisme, en cette occurrence du permis unique; Que ce type de condition n'a pas lieu d'être reproduite dans la présente décision ;

Considérant que de la même manière, les voiries en pavés naturels destinées à recevoir un charroi motorisé et parfois lourd, doivent être techniquement conçues en tenant compte de l'usage et du charroi ; Que les cahiers des charges de référence devront être respectés sans que cela n'implique une condition ou obligation spécifique du permis d'urbanisme, en cette occurrence du permis unique; Que ce type de condition n'a pas lieu d'être reproduite dans la présente décision

Considérant que la condition relative aux avancées de trottoirs en amont d'un passage pour piéton et d'un feu de signalisation ne sont pas identifiées ; Qu'aucune critique n'est formulée sur des situations précises ; Que l'objectif de visibilité pour des questions de sécurité est contradictoire avec le placement de mobilier urbain (poubelles, arceaux vélo...) ;

Considérant que l'imposition de réaliser les avancées de trottoir au droit d'emplacements de stationnement hors chaussée avec une inclinaison à 45° au lieu de 90° n'est pas motivée ; Que dans le cadre du projet de réaménagement des quais de Meuse, une imposition similaire avait été formulée par la Ville ; Que l'autorité, dans sa décision du 13 juin 2012, a estimé devoir maintenir l'inclinaison à 90° pour des raisons esthétiques et urbanistiques de manière à conserver la cohérence de la composition architecturée de l'espace public ; Que le tracé de la ligne de tram comporte des tronçons communs avec le projet de réaménagement des quais de Meuse ; Qu'il est donc souhaitable, par souci de cohérence, de conserver la même position ;

Considérant que la signalisation directionnelle devra manifestement être adaptée au nouveau schéma de circulation et de mobilité induit par le projet du tram ; Qu'il s'avère que la présente demande de permis ne comprend pas les dispositions relatives à ces adaptations ; Qu'il semble souhaitable qu'une réflexion préalable soit menée en concertation avec tous les acteurs et gestionnaires concernés à l'échelle globale de la Ville et pas uniquement dans le périmètre du projet de ligne de tram ; Que cette signalisation directionnelle doit faire l'objet d'un dossier technique spécifique (schéma de circulation, type de panneaux, implantations,...) ; Qu'en l'état, en l'absence de cette concertation et de ce dossier technique spécifique, la présente décision ne peut imposer des modalités de réalisation ; Que cette signalisation pourra faire l'objet d'une étude spécifique et des autorisations requises bien avant la mise en exploitation de la ligne de tram ; Qu'il n'est pas opportun d'en décider à ce stade ;

Considérant que le placement d'un « boîtier police » dans les armoires de commande de feux de signalisation ne relève pas du permis ; Qu'en outre, cette exigence semble être en contradiction avec la convention « publique-publique » signée avec la Ville où elle s'engage sur la priorité absolue accordée au tram ; Qu'une intervention ciblée sur un carrefour pour des motifs valables est toujours possible via le dispatching ;

Considérant qu'en ce qui concerne les **conditions générales, Egouttage**, si la position d'un avaloir en intérieur de courbe devait être évitée pour ne pas être sollicité en roulant dessus, il serait encore plus dangereux de réaliser un contre-dévers dans tous les virages ; Que dès lors cette prescription ne peut être suivie ;

Considérant qu'en ce qui concerne **les conditions générales, Eclairage public**, la limitation de la hauteur des luminaires à 6 mètres au lieu de 8 mètres impliquerait une adaptation de l'interdistance des luminaires pour conserver le même niveau d'éclairage ; Qu'une augmentation de l'interdistance entre les mâts d'éclairage (conséquence de l'augmentation de l'interdistance des arbres par cohérence globale) diminue déjà le niveau d'éclairage ; Que si la hauteur des mâts devait être diminuée, le problème risquerait de devenir insoluble ; Que dès lors, il n'y a pas lieu de modifier les hauteurs des mâts, vu les conséquences sur la composition d'ensemble et le niveau d'éclairage ;

Considérant en outre qu'à propos de cette même condition, la DGO1 – Direction des Routes de Liège – a précisé : « *Eclairage public : les poteaux doivent conserver une hauteur de 8 mètres. En effet, dans un souci d'entre-distance et d'homogénéité avec le reste des quais nous ne pouvons accepter de limiter la hauteur des mâts à 6 mètres. De plus, la réduction à 6 mètres aurait probablement pour conséquence de devoir placer des mâts des deux côtés de la voirie* » ;

Considérant que la condition du Collège de placer les luminaires en console en façade ne peut être une mesure générale ; Que ce type de console peut porter atteinte à l'intégrité d'immeuble d'intérêt patrimonial comme les immeubles classés ou repris à l'inventaire du patrimoine architectural de Wallonie ; Que ces immeubles doivent être évités ; Qu'en dehors de ceux-ci, la condition peut être suivie pour autant que cela participe à réaliser des ensembles cohérents et non des situations isolées ou exceptions ;

Considérant qu'en ce qui concerne **les conditions générales, Normes PMR**, les finitions sciées et clivées proposées par le Collège sont fort glissantes pour tous les usagers ;

Considérant qu'en ce qui concerne la praticabilité des différents usagers, notamment les PMR, il y a lieu de s'en tenir aux dispositions réglementaires reprises au CWATUPE, particulièrement les prescriptions visées à l'article 415/16 ; Qu'il n'y a pas lieu de recourir à des revêtements de trottoirs clivés ou sciés ; Que les pentes doivent être conformes à celles définies à l'article 415/1 ; Que la surface est de préférence horizontale, dépourvue de toute marche et de tout ressaut ;

Considérant qu'en ce qui concerne **les conditions générales, Vélo**, le Collège souhaite l'ajout d'un nombre de 50 emplacements (complémentairement aux 280 emplacements pour vélos déjà répartis sur l'ensemble du tracé) dans les parking-relais de Sclessin (accès près de l'entrée et traversée cycliste pour y accéder) et Bressoux (situé à proximité de la zone PMR) ; Que le projet réserve 12 emplacements parking-relais de Sclessin et 30 à celui de Bressoux ; Que l'augmentation d'emplacements vélos ne peut s'effectuer qu'au détriment de la capacité pour les véhicules automobiles alors que l'objectif premier est de permettre l'intermodalité et l'abandon de la voiture aux entrées de ville ;

Considérant que l'auteur de l'étude d'incidences relève qu'il faut favoriser l'attractivité des P+R, en particulier auprès des navetteurs ; Que la diminution de l'offre en stationnement des véhicules pourrait être contre-productive par rapport à cet objectif ;

Considérant que l'auteur de l'étude d'incidences propose comme recommandation : « *Gi 16* » *Prévoir au minimum 280 emplacements vélos répartis à proximité des stations, en particulier aux stations Jemeppe, Place Leman, Pont d'Avroy, Opéra, Déportés, Pont Atlas, Avenue de Lille, Gare Bressoux et Coronmeuse* ; Que cette mesure est intégrée au projet ;

Considérant que l'imposition du Collège d'équiper les stations tram Pont des Modeleurs, Val Benoit, Déportés et Avenue de Lille de stationnements vélos couverts, de même que 50 emplacements de stationnement couverts et fermés (P+R Vélos) à la station de Coronmeuse implique le dépôt d'une demande de permis spécifique ; Que le projet actuel ne

comprend pas une telle demande ; Que la décision ne peut imposer ces installations dans l'abstraction la plus totale, sans projet ; Que cette imposition n'a pas été confirmée par l'auteur de l'étude d'incidences comme une mesure rendue nécessaire ; Que le Collège n'a pas formulé une telle demande en amont de l'étude d'incidences, ni en amont du dépôt de la demande de permis ; Qu'il ne peut y être donné suite dans le cadre de la présente décision ;

Considérant que l'installation d'aires de stationnement dans la zone interdite au stationnement des véhicules précédant les avancées de trottoir risque d'être en contradiction avec l'argument du Collège qui souhaite empêcher le stationnement pour garantir la visibilité des piétons ;

Considérant que la décision de maintenir ou imposer la mise en « SUL » de certaines voiries ne peut relever de la compétence de l'autorité qui prend la décision sur la présente demande de permis ;

Considérant que les inflexions de trottoir au raccord avec les passages cyclables ne doivent pas s'effectuer de plain-pied sans saillie, mais se conformer aux dispositions du CWATUPE (article 415/1) et selon le *guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous* (manuel du MET n°10 – octobre 2006) – Voir fiche 2.1.4 traversées avec piste cyclable ;

Considérant que le comblement des ornières de rails par un dispositif spécifique aux endroits de cisaillements des rails avec les itinéraires cyclistes ainsi qu'aux lieux des grands flux piétons (ex : Pont d'Avroy, carrefour Saint-Lambert / Léopold, les lieux où se déroulent la Batte,...) ne peut être suivi ; Que ce type de solution n'existe qu'à l'état de prototype pour des rails de chemins de fer (type « Champignon ») et non pour des rails à gorge comme ceux du réseau de tram ;

Considérant qu'en ce qui concerne **les conditions particulières par tronçon, Sclessin**, à propos de la sortie de la rue de la Barge pour laquelle il est demandé une régulation par feux de signalisation, il faut noter que côté Ernest Solvay, on ne modifie pas l'existant, tandis que côté quai, c'est un carrefour à feux qui est prévu dans le projet ;

Considérant qu'afin de rencontrer la demande du Collège de ne pas supprimer le stationnement du tronçon en sens unique de la rue Souvret, il est plus simple de sortir la rue Souvret du périmètre d'intervention et donc de la laisser dans son état actuel ; que l'intervention dans cette rue ne sera opportune que lorsque la rue Solvay sera mise à sens unique entre la rue Galler et la rue de la centrale (dans le cadre du projet de la ligne longue, ce qui n'est pas l'objet de la présente demande) ;

Considérant que la position de la sous-station au niveau du pôle du Standard hypothèque la valorisation possible de cette partie de terrain ; Qu'il semble plus intéressant de déplacer la sous-station au bout de la voie de remisage, plutôt que de dissocier l'édicule du Tec et la sous-station et de rapprocher celle-ci du parking-relais sur un des espaces disponibles ;

Considérant que dans la zone de pied de teruil, le caractère multifonctionnel de la zone et la possibilité de stationnement de voitures et de cars, n'est pas contesté ; Qu'il ne semble toutefois pas opportun d'abaisser la hauteur des bordures, mais plus logique de conserver les bordures de 10cm prévues au plan en périphérie de la zone ;

Considérant que la structure de l'assiette du GLO à hauteur des entrées/sorties des entreprises est compatible avec la traversée des camions pour leur permettre de rejoindre la voirie ;

Considérant que la pose de signalisation pour l'intégration des cyclistes dans la rue Ernest Solvay entre la rue de la Centrale et la rampe du Pont d'Ougrée résultera d'une mesure de police et non d'une condition d'un permis d'urbanisme, en cette occurrence d'un permis unique ;

Considérant que l'intégration des cyclistes dans la rue Ernest Solvay entre l'entrée de l'entreprise « Prefer » et la station « pont des Modeleurs » relève d'une mesure de police et non d'une condition d'un permis d'urbanisme, en cette occurrence d'un permis unique ;

Considérant qu'en entrée de ville, la mise en zone 30 et l'intégration dans la circulation ainsi que l'autorisation de circulation sur le GLO à hauteur de la station Ferrer relève d'une mesure de police et non d'un permis ; Que toutefois il faut relever que le projet a été étudié en privilégiant les itinéraires cyclistes en intérieur de quartier, en liaison avec le RAVEL de la rue de l'hippodrome ; Que dans la station Ferrer, une circulation en trottoir (D10) est à privilégier ;

Considérant qu'en sortie de ville, l'hypothèse qui permettrait que les cyclistes circulent sur un espace suggéré entre la bordure de GLO et le premier rail de tram est totalement inacceptable en termes de sécurité ; Qu'il est illusoire de donner un sentiment de sécurité au cycliste circulant dans l'espace où le tram a une priorité absolue et, de plus, arrive dans le dos du cycliste ; Qu'il y a donc lieu de privilégier les trajets à l'intérieur du quartier et, pour les riverains, la circulation sur le trottoir partagé ;

Considérant que l'assiette du tram ne peut être rendue circulaire pour les poids-lourds entre la rue de l'Avouerie et le dépôt pétrolier ; Que cette solution n'est absolument pas acceptable pour des raisons de sécurité ; Que la largeur des camions étant supérieure à celle des trams, ils occuperaient l'espace dévolu aux deux sens de circulation du tram ; Qu'afin de rencontrer les souhaits de la Ville, la rue Solvay a été mise à double sens sur le tronçon entre l'entreprise Prefer et le Pont d'Ougrée moyennant des expropriations non prévues initialement ; que si la Ville veut empêcher la circulation dans la rue de Berloz et la rue de l'Avouerie ; elle doit imposer aux entreprises une solution par la circulation interne au site en recourant à des mesures de police ;

Considérant que l'instauration d'un statut de zone 30 de la rue Ernest Solvay dans la traversée de Sclessin ne relève pas d'une condition d'un permis mais bien d'une mesure de police ;

Considérant que l'intégration des cyclistes dans la rue Ernest Solvay entre la station « pont des Modeleurs » et le rond-point Stévert ne relève pas d'une condition d'un permis mais bien d'une mesure de police ;

Considérant que l'accessibilité automobile est assurée au terrain compris entre le quai, la rue Schlemmer et la rampe du Pont ; Qu'en effet, le terrain est accessible par la rue Schlemmer, au pied de la rampe du pont ;

Considérant que le projet présenté prévoit déjà que les murs de la rampe cyclo-pédestre menant aux passages sous voies Modeleur et Val Benoit soient étêtés jusqu'au niveau du sol afin de mieux éclairer naturellement la zone et remplacés par des garde-corps ;

Considérant que la réalisation d'escaliers à l'opposé des rampes des passages sous-voies est une mesure disproportionnée par rapport à l'usage ; Qu'en plus, les escaliers côté voies des deux stations ne permettent pas de continuité de cheminements piétons sécurisés ;

Considérant que dans les zones d'activités industrielles, les voies de liaison entre la rue Ernest Solvay et les quais de Meuse sont des voiries privées ; Que le permis ne peut porter sur l'aménagement permettant le passage de convois exceptionnels dans de telles voiries privées ;

Considérant que l'intégration des cyclistes dans la rue Ernest Solvay entre le rond-point Stévert et la station Val Benoit relève d'une mesure de police et non d'une condition d'un permis d'urbanisme ou d'un permis unique ; Que toutefois il est possible de réserver l'usage mixte par une largeur de trottoir adaptée ; Que cependant, cette mesure nuit à la lisibilité de l'itinéraire cyclable principal (passage sous-voies puis rue du Chera et de l'hippodrome) ; Que, de plus, il y a lieu de créer une séparation physique entre ce trottoir et les voies de tram (pour des raisons de sécurité) ;

Considérant que l'intégration des cyclistes dans la rue Ernest Solvay entre la station Val Benoit et la rue Mandeville relève d'une mesure de police et non d'une condition d'un permis d'urbanisme ou d'un permis unique ; Que de plus, sous le pont de l'avenue des Tilleuls, il y a 11,64 mètres entre le GLO et la culée du pont ; Que si on retire de cette largeur une zone de protection d'1 mètre entre le GLO et la circulation en sens opposé au tram, 2,10 mètres pour le D7 unidirectionnel et 2,20 mètres min pour le D9 en entrée de Ville, il reste 6,30 mètres ce qui permet de réaliser deux bandes de circulation mais pas les trois bandes nécessaires pour établir le tourne-à-droite vers la rue Mandeville ;

Considérant que l'intégration des cyclistes dans la rue Ernest Solvay entre la rue Mandeville et la place Général Leman relève d'une mesure de police et non d'une condition d'un permis d'urbanisme ou d'un permis unique ;

Considérant que la création d'un by-pass au niveau du giratoire Stevart (N617) peut effectivement s'avérer indispensable en phase finale, lorsque le réaménagement du site du Val Benoit sera à un stade plus avancé ; Qu'une concertation sera établie avec la SPI pour l'organisation de la circulation rue Ernest Solvay pour l'entrée sur le site en référence au Masterplan validé par les autorités ; Que ce Masterplan envisage effectivement la réalisation de ce by-pass dans l'espace à réaménager entre le rond-point et l'Institut de chimie ;

Considérant que la pose de dispositifs empêchant les pigeons de se poser sur les poutres du pont-rail reliant la Place Général Leman à la rue Mandeville ne relève pas du projet de réalisation de ligne de tram ; Qu'il s'agit de dispositifs qui, le cas échéant, implique une intervention de la SNCB ;

Considérant qu'en ce qui concerne **les conditions particulières par tronçon, Guillemins**, il n'y a pas l'espace nécessaire pour permettre l'attente d'un cycliste en sécurité si une jonction cycliste devait être intégrée depuis la place Général Leman vers la rue de Namur (via l'espace entre la Place Général Leman et l'avenue Digneffe) ; Que cette jonction ne peut donc raisonnablement être réalisée ;

Considérant que si les passages piétons de la place Général Leman devaient être régulés, le carrefour devrait alors être entièrement régulé même quand le tram ne passe pas ; Que sur base des calculs réalisés, la capacité nécessaire du carrefour serait alors de 130% (HPM) et de 140% (HPS) de sa capacité théorique, en considérant le passage d'un tram toutes les 5min/sens ; Qu'en conclusion, la traversée non régulée des piétons peut diminuer le sentiment de sécurité des piétons sur certaines traversées ; Que par contre, la régulation de ces traversées provoquera une forte congestion durant les heures de pointe ;

Considérant que la continuité de l'itinéraire cycliste au niveau de la place Leman et plus particulièrement du carrefour Vieux Mayeur ne peut être assurée ; que les largeurs disponibles ne permettent pas de réaliser ce marquage en respectant les normes de sécurité en vigueur ; Que toutefois, un itinéraire suggéré (chevrons) peut être mis en place ;

Considérant que la condition formulée à propos de la géométrie de la petite place à la sortie de la rue Vieux Mayeur ne peut être suivie eu égard à son manque total de précision ;

Considérant que si les services de la Ville de Liège souhaitent préserver (par transplantation) les noisetiers de Byzance existants de la rue Varin, il leur appartient d'intervenir préalablement au chantier pour effectuer la transplantation souhaitée vers le lieu de leur choix ;

Considérant que le trottoir et le stationnement côté habitation de la rue Varin pourront être difficilement maximisés entre la rue Lessoine et la rue Dossin en réduisant l'espace entre le GLO et le mur de soutènement ; Qu'en effet, la distance prévue entre le mur de soutènement et le GLO est liée à la distance de sécurité nécessaire entre les quais de la gare (accessibles au public) et les mâts supports de LAC ; Que de plus, un gabarit dynamique est nécessaire par rapport au passage du tram et les ruptures d'alignement sont à proscrire ;

Considérant que la zone située entre les voies du tram et la gare ne peut être intégrée au projet car elle n'est pas comprise dans la zone d'intervention ; Que cette zone, par souci de cohérence, doit être considérée comme l'extension logique des travaux en cours de réalisation par la Ville sous le couvert du permis délivré ;

Considérant que le projet du tram ne permet pas la réalisation de l'aménagement de la zone de taxis et de certains abords tels que prévus au permis d'urbanisme de l'aménagement de la place devant la gare ; Que s'il est envisagé que la zone de stationnement réalisée dans le cadre des travaux de la gare TGV soit reconvertie en zone « Taxi » et de stationnement de cars, cela ne peut être que transitoire et non définitif ; Que dès lors, le permis ne peut reprendre la condition telle que formulée par le Collège ; Qu'il s'agit d'une situation transitoire qui n'a pas à être confirmée par une décision dans le cadre de la réalisation de la ligne du tram ;

Considérant que la décision relative à l'incorporation de la zone située au dessus du parking en sous-sol de la tour des finances à la voirie communale a été prise par le conseil communal en séance du 24 juin 2013 ; Que cette décision est définitive et ne peut plus être modifiée ; Qu'il est donc inutile et inopportun de reformuler à nouveau cette condition dans le cadre du permis ;

Considérant qu'en ce qui concerne **les conditions particulières par tronçon, Blonden-Avroy**, le Collège estime que l'aménagement de l'avenue Blonden s'écarte sensiblement de la philosophie paysagère autorisée dans le permis « SPW-DGO1 » relatif aux quais de Meuse ; Que cette philosophie doit être préservée et le projet du tram doit s'inscrire en continuité de ce permis aujourd'hui en cours de réalisation ; Que le Collège énonce une série de mesures correctives :

- Prolongation de l'itinéraire cyclable suggéré de l'esplanade des Guillemins sur l'avenue Blonden jusqu'au carrefour avec la rue des Guillemins ;
- Suppression des trois alignements de platanes
- les plantations d'arbres hautes-tiges comprises dans les flôts d'espaces verts entre la rue Paradis et la rue des Vingt-Deux devront avoir un espacement compris entre 12 et 15 mètres entre chaque tige afin d'avoir un développement libre du port.
- Remplacement de la Bêchète (sculpture de Pierre Pétry située au boulevard de la Sauvenière) sur l'avenue Blonden à hauteur de la rue des Vingt-Deux ;
- Préservation des aménagements paysagers prévus dans le permis des quais de Meuse afin de conserver la cohérence et la philosophie de l'ensemble du projet proposé par l'architecte paysagiste Corajoud : aménagements de jardins linéaires avec plantation de quelques arbres disposés de manière aléatoire ;
- Intégration de l'axe mode doux entre les platanes existants de l'avenue Blonden en préservant les aménagements paysagers de l'architecte Corajoud
- Réduction à une largeur de 1,5 mètres de l'espace cyclo-pédestre latéral aux platanes, côté impair des habitations de l'avenue Blonden au profit d'aménagement de jardins linéaires ;
- Déplacement de la station « Blonden » vers le parc d'Avroy afin de dégager de l'espace autour des platanes pour l'aménagement du cheminement piéton transversal ;

Considérant que le Collège formule également des remarques sur les aménagements de la zone autour du carrefour entre l'avenue Blonden, la rue des Guillemins et l'avenue Rogier qui ne s'inscrivent pas dans une vue d'ensemble ; Qu'il propose les mesures suivantes :

- La perspective depuis la rue des Guillemins et son système d'implantation des arbres doivent trouver un écho avec l'implantation oblique de deux arbres ;
- A l'extrémité du parc d'Avroy, libérée du site propre et des arrêts de bus, restaurer les alignements d'arbres entre le parc et l'avenue Blonden ;
- Rapprochement des traversées piétonnes du cœur du carrefour de la rue des Guillemins ;
- Ne pas aménager sur un plateau surélevé le carrefour entre le boulevard d'Avroy et l'avenue Rogier ;
- Pas de régulation de la sortie de la rue Raikem ;
- Intégration d'une entrée/sortie de l'axe cycliste Blonden-Avroy avec la rue des Guillemins via un feu cycliste spécifique.

Considérant que la DGO1 a été interrogée expressément sur les conditions formulées par le Collège compte tenu de leur impact sur ce tronçon commun avec le projet d'aménagement des Quais de Meuse ayant fait l'objet d'un permis en date du 13 juin 2012 ;

Considérant que la DGO1 y a répondu par courrier du 10 février 2014 ; Que sa position sur les propositions est la suivante :

*« La motivation des choix opérés est la suivante (le texte en gras et italique correspond à nos éléments de réponse par rapport aux remarques du Collège Communal de Liège, reprises ci-dessous) :*

- *l'itinéraire cyclable suggéré de l'esplanade des Guillemins devra se prolonger sur l'avenue Blonden jusqu'au carrefour avec la rue des Guillemins, dans la même philosophie que sur le reste du tracé concernant les espaces de circulation mixte. **OK, via un marquage au sol (revêtement en béton et finition identiques au projet des quais de Meuse ainsi qu'ajout de « clous » schématisant le tracé du cheminement, en cohérence avec le cheminement cyclable suggéré de l'esplanade).***
- *l'aménagement de l'avenue Blonden s'écarte sensiblement de la philosophie paysagère autorisée dans le permis « SPW-DG01 » relatif aux quais de Meuse. Cette philosophie doit être préservée et le projet du tram doit s'inscrire en continuité de ce permis aujourd'hui en cours de réalisation. Les aménagements devront donc respecter les principes suivants (schémas n° 21 et 22) :*
  - o *les trois alignements de platanes prévus dans l'avenue Blonden devront être supprimés et les aménagements paysagers prévus dans le permis des quais de Meuse devront être préservés au maximum afin de conserver la cohérence et la philosophie de l'ensemble du projet proposé par l'architecte paysagiste Corajoud : aménagements de jardins linéaires avec plantation de quelques arbres disposés de manière aléatoire; **OK, intégré au plan.***
  - o *conformément à la remarque émise dans le cadre du permis d'urbanisme relatif à l'aménagement des quais de Meuse, les plantations d'arbres hautes-tiges comprises dans les îlots d'espaces verts entre la rue Paradis et la rue des Vingt-Deux devront avoir un espacement compris entre 12 et 15 mètres entre chaque tige afin d'avoir un développement libre du port. Un espacement moyen de 5 mètres tel que proposé implique une concurrence trop importante des arbres vis-à-vis de la lumière qui engendrera un port élané inadéquat. Les houppiers seront à moyen terme en compétition et une éclaircie sélective d'un arbre sur deux devra être réalisée. Cette intervention de gestion brutale sera difficilement acceptée par la population riveraine; sans parler de l'investissement perdu des sujets plantés à l'aménagement. Il est possible de réaliser des dispositions en bouquets. (voir avenue de l'Observatoire). La continuité des ensembles d'arbres favorise le rôle de zones de liaison de ces espaces dans le réseau écologique; **OK, intégré au plan.***



- *la Bèchète de Pierre Pétry situé au boulevard de la Sauvenière devra être repositionnée sur l'avenue Blonden à hauteur de la rue des Vingt-Deux en étroite collaboration avec l'artiste et les services communaux de la Ville de Liège; OK, intégré au plan.*
  - *l'intégration de l'axe mode doux entre les platanes existants de l'avenue Blonden devra se faire en préservant au maximum les aménagements paysagers de l'architecte Corajoud dans le projet des quais de Meuse; OK, intégré au plan, jusqu'à hauteur de la station de tram. A partir de la traversée piétonne, la singularité de l'espace est marquée par l'arrêt des jardins linéaires.*
  - *l'espace cyclo-pédestre latéral aux platanes, côté impair des habitations de l'avenue Blonden, prévu dans le projet de réaménagement des quais de Meuse devra être réduit à une largeur de 1,5 mètres au profit d'aménagement de jardins linéaires. OK, il ne s'agit plus que d'un espace pédestre étant donné que l'espace cyclo-pédestre est déplacé entre les platanes (voir point précédent).*
  - *la station « Blonden » devra être légèrement décalée vers le parc d'Avroy afin de dégager de l'espace autour des platanes pour l'aménagement du cheminement piéton transversal. La SRWT nous a démontré que le déplacement de la station vers le parc d'Avroy ne pouvait se faire qu'au détriment de la traversée piétonne reliant l'extrémité de la rue des Guillemins à l'espace central de l'Avenue Blonden, ce qui n'est pas acceptable. Toutefois, pour atteindre l'objectif visé par le Collège de la Ville de Liège, à savoir le dégagement d'espace autour des platanes, le cheminement transversal a été décalé d'un entraxe d'arbres vers le Petit Paradis. La plantation d'un arbre demandée au schéma 22 pour compléter l'alignement est également intégrée au plan.*
- *les aménagements de la zone autour du carrefour entre l'avenue Blonden, la rue des Guillemins et l'avenue Rogier ne s'inscrivent pas dans une vue d'ensemble. Ce lieu « charnière » très important doit transformer le vide créé par le carrefour actuel en un lien fort entre le parc d'Avroy et le parc Blonden ; organisant ainsi une grande continuité paysagère et de cheminement depuis le Pont d'Avroy jusqu'à l'esplanade des Guillemins. Pour rencontrer ces objectifs, les aménagements devront respecter les principes suivants:*
- *l'espace central de l'avenue Blonden, le grand îlot central du carrefour de la rue des Guillemins et le parc d'Avroy devront mieux s'articuler afin de donner une cohésion paysagère et une cohérence des cheminements cyclo-pédestres. La perspective depuis la rue des Guillemins et son système d'implantation d'arbres doivent trouver un écho avec l'implantation oblique de deux arbres ; Les deux arbres avec implantation oblique ont été intégrés au plan, toutefois, l'arbre situé du côté de l'Avenue Rogier étant implanté en plein cheminement piétons, a été décalé pour être situé à l'intersection de l'axe de la rue des Guillemins et de l'alignement des arbres de la rue Raikem, augmentant de ce fait la cohérence avec les alignements plantés des abords.*
  - *l'extrémité du parc d'Avroy, libérée du site propre et des arrêts de bus qui doivent être désaffectés et réaménager, permet de restaurer les alignements d'arbres entre le parc et l'avenue Blonden et d'intégrer harmonieusement les cheminements cyclo-pédestres du parc, de la piste cavalière et de la piste cyclable qui sera implantée sur l'ancien site propre des bus. Ces travaux doivent permettre d'amorcer la reconversion du site propre bus en axe structurant pour les modes doux De nouveaux arbres devront être implantés pour rencontrer cet objectif, en concertation avec les services communaux, et tel qu'illustré par le schéma joint.*

*Dans ce cadre, le mémorial Rogier doit aussi être mis en valeur par ces réaménagements, en créant une véritable « placette » d'entrée de parc à cet endroit;*

*L'entrée du Parc d'Avroy n'étant pas dans le périmètre de notre permis, nous n'avons pas intégré sur le plan cette remarque visant des espaces hors de notre cadre d'intervention.*

- *les traversées piétonnes du carrefour de la rue des Guillemins pourraient être rapprochées du cœur du carrefour afin de réduire les détours piétons et d'optimiser la régulation;*  
*Si on rapproche les traversées du centre du carrefour, on les allonge, tout particulièrement celle de la rue des Guillemins qui se retrouve alors en oblique. Or, plus les traversées sont longues, plus le temps de traversée est long et, dans le cadre d'un carrefour régulé, on diminue alors la capacité du carrefour. Nous n'avons donc pas modifié le plan sur base de cette remarque.*
- *le carrefour entre le boulevard d'Avroy et l'avenue Rogier autour du parc d'Avroy ne devra pas être aménagé sur un plateau surélevé;*  
**OK, intégré au plan.**

- *la sortie de la rue Raikem n'a pas besoin d'être régulée et ne devra donc pas être équipée de feux de signalisation. Les traversées piétonnes permettant de rejoindre cette rue doivent être resserrées. Cette condition modifie notamment le périmètre d'intervention. (schéma n° 22).*

*L'entrée de la rue Raikem n'étant pas dans le périmètre de notre permis, nous n'avons pas intégré sur le plan cette remarque visant des espaces hors de notre cadre d'intervention.*

- *le projet devra intégrer une entrée/sortie de l'axe cycliste Blonden-Avroy avec la rue des Guillemins via un feu cycliste spécifique.*  
**OK, à côté des feux piétons de la traversée Avroy.**

Considérant que les modifications apportées aux plans sont reprises au **plan d'aménagement spécifique n° D.21.**, annexé au présent arrêté, pour ce qui concerne le tronçon commun du projet d'aménagement des quais de Meuse avec celui de la ligne de tram ;

Considérant qu'en ce qui concerne **les conditions particulières par tronçon, Avroy**, au vu du caractère remarquable des arbres du parc d'Avroy, le Collège estime qu'une distance minimale d'interdiction de terrassement de 4 mètres comptée à partir du flanc du tronc des arbres (cote des troncs prises à 5 cm du sol) doit être imposée ; Que dès lors, il y a lieu tout au moins d'écartier le GLO du parc en réduisant la berme centrale entre le GLO et la chaussée à 30 cm au lieu des 1,80 mètres conformément aux hypothèses de conception et l'option de ne pas renouveler le coffre de l'allée en dolomie mais bien de la reprofiler ; Qu'en plus le sentier le long du parc sur l'avenue Rogier devra ainsi être réaménagé ;

Considérant qu'un plan dressé par le bureau d'études précise la position des arbres concernés et de leurs racines apparentes ; Que pour chaque arbre, un cercle de 4 m de rayon est centré sur le point le plus proche du tram ; Que ce plan illustre donc le fait que, pour les deux arbres les plus proches du tram, la distance minimale entre les racines apparentes et la bordure de GLO est respectivement de 1,70 mètre et de 1,05 mètre ;

Considérant que pour ce qui est de l'îlot séparateur, si 1,80 mètre est confortable, dans ce cas particulier (tram en bordure d'une zone de circulation de trois voies parallèles et à sens unique) il faut veiller à ne pas descendre en-dessous de 1m ; qu'il apparaît donc clairement

que, sauf en cas de suppression du stationnement et rétrécissement du trottoir, côté habitations, il n'est pas possible de respecter la limite de 4m ; Que de plus, pour des arbres de ce gabarit la position des racines est nettement plus importante que la distance ; Qu'il semble donc raisonnable d'éloigner uniformément le tram du parc de 0,80m pour réduire l'îlot à 1 mètre et de prendre toutes les mesures nécessaires durant le chantier pour respecter au maximum le système racinaire des arbres existants ;

Considérant que l'implantation de la ligne de tram le long de l'avenue Rogier consiste en la réalisation d'une alternative évitant le parc d'Avroy ; Qu'ainsi que l'a apprécié le CWEDD, il s'agit d'une adaptation du tracé du tram afin notamment de conserver l'alignement de platanes remarquables et les arbres à haute valeur patrimoniale situés le long du boulevard d'Avroy ;

Considérant que le projet ne peut être considéré comme se limitant à l'abattage de certains arbres, mais porte sur une véritable restructuration du paysage et aussi sur un tracé significatif, valorisant les lignes de force des sites traversés dans le respect de leur morphologie ;

Considérant qu'il importe de mettre en balance d'intérêt la suppression de l'un ou l'autre sujet pris individuellement au regard de la structure paysagère nouvelle dans l'esprit des principes développés dans la Convention du paysage de Florence ;

Considérant que les interventions dans des zones proches du tronc des arbres à préserver doivent être effectuées avec le plus grand soin, il ne peut être admis d'exclure systématiquement toute intervention à moins de 4 mètres du tronc d'un arbre si les précautions adéquates sont prises de manière à préserver le réseau racinaire de l'arbre ;

Considérant que le revêtement existant devant le Monument national à la Résistance ne peut se prolonger par l'emploi de dalles de pierre de grandes dimensions ; Que ce type de dalle n'est pas compatible avec les vibrations du tram (problème structurel) ; Que la composition d'ensemble est déforcée par les alignements parasites des rails et bordures GLO ; Que toutefois, il est possible de recourir au même matériau (pierre bleue) en utilisant des dalles d'un format moindre ;

Considérant que les quais de la station « Charlemagne » ne peuvent être aménagés en « quais trottoir » en raison des traversées piétonnes au niveau des rails de part et d'autre de la station ;

Considérant que le déplacement de la station « Charlemagne » ne peut être envisagé comme le souhaite la Commission ; Que la zone d'influence d'un arrêt de tram est approximativement de 400 mètres alors que la distance Blonden-Charlemagne est déjà de 550 mètres ; Qu'un déplacement vers Blonden est techniquement difficile eu égard à l'espace disponible sans porter atteinte à la capacité de l'avenue Rogier (nombre de bandes) et au parc d'Avroy ; Qu'un déplacement au-delà du croisement « Piercot-Bd d'Avroy » augmenterait encore la distance avec la station Blonden ; Qu'il convient cependant de prendre toutes les mesures de manière à réduire l'impact visuel des abris de cette station ;

Considérant qu'en ce qui concerne les conditions particulières par tronçon, Centre, les deux arbres du boulevard de la Sauvenière situés dans la perspective de la rue de la Casquette ne peuvent être maintenus car incompatibles avec la longueur de la station et un cheminement piéton conforme au CWATUPE (passage insuffisant le long du tronc de l'arbre) ;

Considérant que le Collège souhaite la continuité de la piste cyclable sur tout le boulevard de la Sauvenière ; Qu'il faut cependant relever qu'entre « Avroy et Casquette »

ainsi que « Neujean et Opéra », les impositions du Collège sortent du périmètre d'intervention, lequel est limité au réaménagement du site propre central sans modifier la voirie, la zone de stationnement et les trottoirs ;

Considérant que de la même manière la modification de la largeur de la zone tampon (de minimum 0.70 m) entre Avroy et Casquette, ne peut être suivie d'effet car elle se situe hors du périmètre d'intervention de la demande de permis ; Que cette portion du boulevard n'est pas modifiée ;

Considérant que pour ces deux points, il faut constater que l'espace disponible est manifestement insuffisant, sauf à modifier la largeur des trottoirs, ce qui n'est pas souhaité par ailleurs ; Que dès lors, la seule possibilité pour assurer la continuité de l'itinéraire cyclable est de le suggérer sur la voirie, en mixte avec les voitures.

Considérant que suite à la réduction de trafic sur la place République française par le passage du tram, le maintien d'une double voirie séparée par une zone de trottoir avec alignement d'arbres tel que proposé n'est pas optimal ; Que la circulation des véhicules sortant du parking Opéra n'est pas compatible avec l'exploitation de la gare pour autobus ; Qu'il est souhaitable de maintenir le séparateur de trafic existant entre la gare bus et les voies réservées aux véhicules automobiles ; Qu'il est préférable d'opter pour la mise à sens unique Opéra vers Université de ce tronçon, son rétrécissement à une seule voie de circulation, l'élargissement des trottoirs et le maintien d'une zone de livraison côté commerces ;

Considérant que la demande de permis porte effectivement sur l'enlèvement de la fontaine de la place Saint-Lambert ; Que celle-ci ne pourra pas être replacée sur le nouveau rond-point en raison du plafond du parking ; Que le remplacement à un autre endroit peut être envisagé, mais ne peut être imposé dans le cadre de la présente décision ; Qu'en effet, une nouvelle installation de cette œuvre nécessite un permis d'urbanisme spécifique dont les modalités techniques et d'implantation ne sont pas connues à ce stade ; Que si le principe d'une prise en charge peut être évoqué, il est impossible d'en déterminer la portée en l'état du dossier ;

Considérant que le placement de bornes automatiques limitant l'accès à la rue Féronstrée est illusoire ; Que d'une part, il n'y a pas de place pour placer des bornes pour dissuader le trafic automobile ; Que de plus, vu les risques de panne du système, il n'est pas possible d'en placer sur le passage du tram ; Que dès lors, si le tram passe librement, les voitures sauront également passer ; Qu'en outre, la question du responsable de la gestion de ces bornes reste entière ;

Considérant que l'aménagement de zones de livraison dans la rue Féronstrée (au droit des immeubles n° 106 à 110 et n° 8 et 10) n'est pas compatible avec le statut de cette voirie ; Que non seulement il s'agit d'une voirie piétonne au sens strict dans laquelle les livraisons ne sont pas autorisées, mais aussi qu'il est impossible de s'arrêter dans ces zones sans gêner le passage du tram ; Que les solutions éventuelles ne consistent pas en l'aménagement de zones de livraison, mais dans la gestion de cette voirie par des mesures de police concertées avec le SRWT (par exemple : seules des interventions de nuit, moyennant autorisation préalable pour s'assurer que des trams ne doivent pas circuler la nuit pour des raisons de maintenance ou autres, pour certains tronçons moins étroits, circulation stricte des riverains et des livreurs pourra être autorisée suivant des horaires à convenir avec la Ville) mais, dans tous les cas, il sera interdit d'y circuler lors de l'exploitation de la ligne à double sens (le dimanche durant La Batte) ;

Considérant que le Collège ne peut imposer l'instauration d'une « zone 30 » pour la rue Léopold, cette voirie ayant un statut d'itinéraire structurant et donc gérée par le SPW –

Direction des routes ; Que la décision sur une demande de permis ne peut porter sur un nouveau statut impliquant des mesures de police spécifiques ; Que dans le cas d'espèce, l'autorité communale n'est pas compétente ; Qu'en outre, à propos de cette même condition, la DGO1 – Direction des Routes de Liège – précise à son courrier du 13 janvier 2014 qu'elle ne peut donner une suite favorable à la demande de mise en place d'une « zone 30 » ;

Considérant que le Collège demande l'ajout d'une traversée piétonne au milieu de la rue Léopold de manière à favoriser les liens entre le quartier Souverain Pont Cathédrale et le quartier Neuvise ; qu'à cet égard, la DGO1 – Direction des Routes de Liège – précise à son courrier du 13 janvier que *« cet ajout se fera en face de l'habitation démolie qui a subi l'explosion. Cet endroit est destiné à devenir un accès au quartier Cathédrale. La réduction du trottoir côté Saint Lambert justifie la création de la traversée piétonne à cet endroit pour faciliter les échanges avec la place Simenon »* ;

Considérant que le passage du tram en voie unique rue Léopold et la nécessité de maintenir une voie par sens pour le trafic rend impossible la création de zones de livraisons dans cette rue ; que les livraisons devront s'effectuer rue Ferdinand Hénaux, ce qui est en dehors du périmètre d'intervention ;

Considérant que le remplacement du trottoir traversant à hauteur de la rue de Gueldre au profit d'un passage pour piéton adapté au PMR et régulé n'est pas justifié, le carrefour étant prévu régulé dans « les fiches carrefours », il n'y aura pas de conflit entre les piétons et les automobilistes, il n'y aura donc pas un faux sentiment de priorité à l'automobiliste ;

Considérant que la condition relative au stationnement de la rue Saint-Jean-Baptiste qui devrait être maximisée en fonction de l'espace disponible est peu précise ; Qu'il y a un risque que cela s'effectue au détriment des modes doux ; Que la décision ne peut intégrer cette condition en l'état ;

Considérant que les nouveaux accès au parking Saint-Georges garantissent déjà l'accessibilité à la zone de chargement du magasin Décathlon ;

Considérant que la mise en piétonnier (la rue Hongrée) souhaitée par le Collège n'est pas contestée, mais que d'une part, les aménagements conséquents ne sont pas précisés, et que d'autre part, il s'agit d'une mesure de police qui ne relève pas d'une décision sur le permis sollicité ;

Considérant que le nouvel égout sous le piétonnier du quai de Maestricht ne pourra reprendre les raccordements particuliers des immeubles riverains ; Que les raccordements particuliers ne sont pas impactés par le passage du tram à cet endroit ; Que de plus, l'égout qui y est prévu est une évacuation des eaux de surface recueillies par les avaloirs ; Que la profondeur de cet égout est donc trop faible pour reprendre les raccordements des immeubles riverains et, plus particulièrement de leurs caves ;

Considérant que l'aménagement de dispositifs favorisant les liaisons piétonnes entre la rue Féronstrée et la rue Saint-Léonard risque de générer des effets pervers ; Que le passage piétons dans la traverse entre la rampe du pont et la rue de la Résistance devrait être régulé par des feux (vu qu'il s'agit d'une traversée marquée d'un mouvement régulé par des feux) et implique le recul de la ligne de feux pour les voitures d'environ 5m vers la Meuse ; Que ce recul rend quasiment impossible la détection efficace des véhicules souhaitant effectuer ce mouvement, ce qui sera fortement pénalisant sur le temps de vert qui pourra être donné aux piétons et, de plus, les voitures en attente du feu vert sur ce mouvement bloqueront la circulation en provenance du Pont vers la rue des Aveugles ; Que cette mesure n'est donc pas anodine en termes de mobilité pour la zone ;

Considérant que pour la traversée piétonne sur le site propre au niveau du giratoire St Léonard, la créer officiellement implique de la réguler pour fermer le mouvement piétons à chaque fois qu'un bus se présente (pour éviter que, pour laisser passer des piétons, il doive s'arrêter sur les voies du tram, ce qui est interdit par le code de la route) jusqu'au moment où il a su s'intégrer dans le giratoire. Du coup, le passage pour piétons dans la continuité (traversant la sortie du giratoire vers la rue de la Résistance) devra également être régulé, ce qui implique de réguler le giratoire, ce qui amène également de grosses perturbations de mobilité dans la zone... Tandis que la situation proposée par la demande de permis est une continuité piétonne traversée par un site propre bus et une desserte locale où les piétons peuvent traverser à leur meilleure convenance et, du coup, le bus pourrait être amené à s'arrêter sur les voies du tram mais la traversée des piétons n'étant pas imposée à un endroit, ce n'est pas une « erreur de conception » et donc devient tolérable ; Que les problèmes qui apparaissent ne peuvent manifestement pas être tranchés dans le cadre d'un permis d'urbanisme (ou unique), que des mesures plus légères relevant de la gestion de la voirie publique (mesures de police) pourraient être testées préalablement ; Qu' en l'état, le projet ne sera pas modifié au vu des conséquences possibles sur le réseau des transports en commun ;

Considérant que l'accessibilité de la rue Saint-Léonard directement à partir du pont Maghin pour tous les véhicules et non exclusivement aux bus risque de générer quelques difficultés ; Qu'en effet, cette demande implique la suppression du giratoire pour le remplacer par un carrefour à feux, seul moyen de gérer la remontée de files sur le site du tram ; Que cette hypothèse complexifie fortement la gestion du système (4 carrefours à synchroniser + gestion de sas) ; Que cette option risque de favoriser le transit dans le quartier Saint-Léonard par rapport au passage par les quais, ce qui n'est pas souhaitable ;

Considérant que le déplacement de la station « Déportés » ne peut être envisagé comme le souhaite la Commission ;

Considérant que la station « Place des Déportés » est une station importante qui accueillera de nombreux usagers des transports en commun venant notamment du cœur historique, de Saint-Léonard, ou d'Outremeuse ; Qu'il n'est donc pas concevable de supprimer du mobilier de station permettant d'abriter les usagers ;

Considérant qu'il n'est pas non plus envisageable de déplacer cette station ; Qu'en effet, la position d'une station doit impérativement se situer dans une portion en ligne droite afin de garantir une bonne accessibilité au véhicule du tram ; Que la station ne peut raisonnablement s'éloigner du pôle d'échange avec les bus sur la place des Déportés ;

Considérant que l'ensemble Muséal constitue sans conteste une valeur patrimoniale majeure ; Qu'il y a cependant également lieu de prendre en compte la fonction muséale et son accessibilité par le transport en commun ; Que le fait d'optimiser cette accessibilité est aussi une manière d'assurer la pérennité de cet équipement communautaire ; Qu'il convient cependant de prendre toutes les mesures de manière à réduire l'impact visuel des abris de cette station ;

Considérant qu'en ce qui concerne les conditions particulières par tronçon, Saint-Léonard – Coronmeuse, la continuité de l'itinéraire cyclable de et vers Coronmeuse à hauteur de la station « rue aux Chevaux » est maintenue côté Darse ;

Considérant qu'à hauteur de la station « Coronmeuse », le Collège souhaite que les passages pour piétons soient localisés à des endroits plus stratégiques, pour renforcer les cheminements entre le quartier ancien et celui à venir ; Que les propositions qui sont faites sur le « schéma 40 » posent plusieurs difficultés : le passage central est situé entre un accès carrossable d'un immeuble et l'accès carrossable au futur hôtel, le suivant coupe la zone

d'arrêt de bus en deux et supprime 25m de zone d'arrêt ; Qu'à propos de cette condition, la DGO1 – Direction des Routes de Liège - précise à son courrier du 13 janvier que « *Quai de Coronmeuse : en ce qui concerne les modifications des plantations, nous n'avons aucune objection à apporter sur ce point. Par contre, au sujet des traversées piétonnes, elles ne seront pas réalisables car la multiplication de ces traversées en voiries régionales est dangereuse. De plus, la traversée de « gauche » aboutit sur une entrée carrossable. Nous ne sommes donc pas favorable à cette modification et préférons le projet de base* » ; Que dès lors, la localisation précise devra s'effectuer en concertation avec la DGO1 et les services de la Ville de Liège de manière à rencontrer les critiques formulées ;

Considérant qu'à hauteur de la station « Coronmeuse », le Collège souhaite encore que la zone de bus en encoche le long des voies automobiles en direction d'Herstal soit uniquement et strictement réservée à une zone de débarquement et que sa longueur soit aussi réduite ; Que cette zone a été dimensionnée en fonction des besoins. ; Qu'il n'est donc pas possible de la réduire ;

Considérant qu'à propos de la correction du rayon de sortie du rond-point entre les voiries du Boulevard Ernest Solvay, rue Hayeneux, et Place de Coronmeuse vers le centre-ville ; la DGO1 – Direction des Routes de Liège – précise à son courrier du 13 janvier qu'elle marque son accord pour effectuer cette adaptation géométrique ;

Considérant qu'à propos de la largeur de chaussée du boulevard Ernest Solvay, elle doit être portée à 6 mètres hors filets d'eau afin de permettre à un bus de sortir de son arrêt sans empiéter sur la deuxième bande ; Que la DGO1 – Direction des Routes de Liège – précise à son courrier du 13 janvier qu'elle marque son accord en précisant qu'il en sera de même pour les autres voiries régionales ;

Considérant qu'en ce qui concerne les **conditions particulières par tronçon, Bressoux**, la demande du Collège de suppression du tourne-à-droite depuis Georges Truffaut vers l'Avenue de Lille ne semble pas apporter un réel bénéfice à la hauteur de la perte de ce dispositif (gain de 2 emplacements de stationnement, meilleure continuité cyclable non évidente, carrefour à 120 % de capacité avec un by-pass emprunté par 250 véhicules...) ; Que de plus il s'agit d'une voirie régionale ; Que la contrainte de ne pas travailler à moins de 4m des troncs d'arbres empêche d'élargir l'avenue de Lille à l'approche du carrefour Marneffe ; Que vu la nécessité de la présélection de tourne à gauche, il faut supprimer la piste cyclable qui pourrait cependant être relocalisée dans l'espace central ;

Considérant que le maintien des 26 marronniers d'Inde de l'avenue de Lille (qui ont une valeur d'agrément importante) est pertinent ; Que par contre, le déplacement des traversées piétonnes amènerait à devoir abattre deux arbres pour préserver les cheminements piétons, ce qui est à l'opposé du but énoncé ;

Considérant que la remarque relative à la déstructuration de la lisière du parc de Droixhe pour l'insertion du tram pose problème dans sa formulation ; Que plusieurs esquisses ont été dessinées pour prendre en compte un maximum des remarques sur l'aménagement de ce site (maintien des arbres avenue de Lille, création de bande de présélection sur la rue Rassenfosse, traversée en plateau devant la sortie de l'école,...) ; Que la réalisation de ces esquisses a montré que la prise en compte de toutes ces contraintes ainsi que les impositions générales par rapport à l'interdiction de travailler à des distances inférieures à 4m des arbres ou de modifier leur couronne était impossible ; Qu'une proposition a été élaborée (voir plan d'aménagement spécifique n° D.43.) afin de prendre en compte un maximum de ces contraintes ; Que dans cette proposition, le maintien de deux arbres n'est pas possible mais que toutes les autres contraintes sont rencontrées ; Qu'il y a lieu dans ce cas d'établir une balance d'intérêt entre la suppression de ces 2 sujets (un Gingko Biloba et un Pterocarya) au

regard d'une composition générale fonctionnelle et qualitative dans sa composition d'ensemble ;

Considérant que par décision du Conseil communal, l'espace a été réservé pour la réalisation d'un rond-point à hauteur du centre de maintenance et de remisage de Bressoux ; Que la demande du Collège d'adapter directement ce rond-point partiel pour devenir un rond-point complet permettant la giration des poids-lourds et intégrant une amorce d'accès vers une troisième branche est prématurée et ne repose que sur des hypothèses non avérées à ce stade ; Que la modification ne semble pas pertinente car la création d'un giratoire mixte voiture-bus risque d'amener dès maintenant un trafic parasite dans le site propre, ce qui est dommageable à l'exploitation et rendrait la gestion de l'interface giratoire Bouxhay-traversée des voies de tram ingérable ; Que de plus, la pertinence de la localisation de ce giratoire ne peut être évaluée actuellement, vu l'absence totale d'un plan avalisé par les instances compétentes pour le développement de cette zone ; Qu'en l'état, il n'est possible que de réserver l'espace requis pour un éventuel aménagement de ce type ;

Considérant que la demande du Collège qui souhaite que le demandeur, en concertation avec la Ville de Liège et la SNCB, présente un dossier synthétique identifiant d'une part les scénarii possibles pour créer cette intermodalité, et évaluant d'autre part la faisabilité technique et financière d'implantation d'une passerelle piétonne entre la zone du centre de maintenance et les quais ferroviaires est sans doute opportune ; Que toutefois, une telle demande ne peut être concrétisée dans le cadre de la décision sur la présente demande de permis ; Que cette problématique est hors du périmètre du permis et fait l'objet de discussions en cours entre la SRWT, la SNCB et la Ville ; Qu'en cas d'accord, la solution trouvée devra faire l'objet d'une demande de permis complémentaire et distincte ;

Considérant qu'en ce qui concerne les consultations effectuées, les argumentations suivantes ont été examinées pour en dégager les éléments de motivation qui soutiennent les éléments du dispositif du présent arrêté :

Considérant qu'INFRABEL a rendu un avis sur le projet par courrier du 14 mai 2013 ; Que les remarques formulées concernent principalement des mises au point techniques pour la réalisation des travaux, l'établissement de conventions entre les intervenants ; Que ces éléments n'ont pas un impact direct sur les aspects urbanistiques du projet, ni sur la décision sur le permis ;

Considérant qu'il n'est possible que de prendre acte de l'opposition d'INFRABEL à l'utilisation des terrains nécessaires à la déviation de la voirie au droit du Val Benoit ; Que les accords et négociations requis pour la mise à disposition des terrains ne relèvent pas de la procédure de permis ;

Considérant qu'à la critique formulée par INFRABEL à propos d'une concertation insuffisante en amont de la demande, il faut relever que la SRWT a mis en place un comité d'accompagnement et de suivi de la phase d'évaluation des incidences ; Que la « SNCB » a été associée à toutes les discussions ; Qu'on ne peut que regretter l'absence de concertation interne à la SNCB entre ses composantes ;

Considérant que le projet de réalisation de la ligne de tram poursuit bien un objectif d'intérêt général et les travaux peuvent être qualifiés d'utilité publique ; Que ce projet de transport en commun sur un site propre répond parfaitement à l'intérêt général et rencontrera un besoin social en améliorant la mobilité du plus grand nombre ;

Considérant que le terrain concerné est affecté au plan de secteur de Liège en zone de services publics et d'équipements communautaires – Décret du 30 avril 2009, art. 13) ; que l'article 28 du CWATUPE définit cette zone de la manière suivante :



*Sans préjudice de leur implantation en zone d'habitat ou en zone d'habitat à caractère rural, la zone de services publics et d'équipements communautaires est destinée aux activités d'utilité publique ou d'intérêt général.*

*Elle ne peut comporter que des constructions ou aménagements destinés à satisfaire un besoin social assuré par une personne publique ou une personne privée à laquelle les pouvoirs publics ont confié la gestion d'un service public. Elle peut également comporter des constructions ou aménagements qui ont pour finalité de promouvoir l'intérêt général.*

Considérant qu'INFRABEL y a réalisé un parking « privatif » en l'absence de toute autorisation d'urbanisme ; Que ce parking « privatif » est en opposition avec le projet du tram ; Que de plus, cette aire de parking empêche la réalisation des voiries et des aménagements de l'espace public donnant accès au site du Val Benoît dont la réaffectation poursuit également l'objectif de réaffectation par les pouvoirs publics qui a justifié la reconnaissance d'un périmètre SAR en application de l'article 167 du CWATUPE ;

Considérant que pour ces raisons, l'aire de parking (fermé) à l'usage exclusif d'agents de la société INFRABEL ne peut être maintenue ; Qu'elle n'est pas conforme aux prescriptions du plan de secteur en ce qu'il définit une zone de services publics et d'équipements communautaires et qu'il s'agit en l'espèce d'un parking privatif fermé qui ne répond pas à un objectif d'intérêt général, ni d'utilité publique ;

Considérant que les consultations effectuées par ailleurs auront pour conséquence l'imposition de conditions techniques sur la réalisation des travaux qui seront intégrées dans la décision ; Qu'elles n'auront pas pour effet de modifier substantiellement le projet ;

Considérant que la CCATM de Liège a souhaité apporter des nuances aux éléments positifs de ce dossier ;

Considérant que l'information et la communication ont été réalisées conformément aux dispositions légales ; Qu'en plus, un site internet a été créé ; Qu'une « maison du tram » a été installée dès l'organisation de la réunion d'information préalable le 29 mai 2012 ; Que la critique adressée à la SRWT à propos du rôle de la CCATM dans l'étude du dossier ne peut être retenue ; Que la CCATM est un organe consultatif de niveau communal ; Qu'il appartient au Collège de décider du rôle de la CCATM ;

Considérant que certaines critiques formulées à propos d'une vision plus large de la mobilité et des perspectives de développement de l'agglomération sont de même nature que celles qui ont été formulées par l'ULG ; Qu'il y a été répondu ci-avant ; Que l'étude d'incidences ne peut se substituer à l'élaboration d'un plan urbain de mobilité ; Que le projet d'établissement de la ligne de tram et les aménagements prévus, actuellement en demande de permis unique, sont compatibles avec toutes les évolutions potentielles du réseau bus et d'autres hypothèses de développement des activités urbaines ; Que le projet a toujours été considéré comme une toute première phase de l'établissement d'un réseau structurant du transport en commun dans l'agglomération liégeoise ;

Considérant qu'à propos du patrimoine végétal, il y a lieu de suivre les recommandations relatives à la protection des sujets maintenus telles que formulées, notamment, par le Département Nature et Forêt ; Que toutefois, en ce qui concerne le maintien ou non de certains sujets, ce serait une erreur que de modifier la composition générale et la logique de structuration du paysage du projet par des exceptions qui ne pourraient apparaître qu'anecdotiques au regard des valeurs d'ensemble ; Qu'il y a également lieu de prendre en compte les contraintes techniques et fonctionnelles et d'évaluer le bénéfice réel de l'imposition d'une modification ponctuelle ;

Considérant qu'il importe, comme cela a déjà été précisé ci-avant, de mettre en balance d'intérêt la suppression de l'un ou l'autre sujet pris individuellement au regard de la structure

paysagère nouvelle dans l'esprit des principes développés dans la convention du paysage de Florence ;

Considérant qu'il n'est pas acceptable d'imposer de manière systématique et intégrale le maintien de tous les arbres remarquables, sans autres critères pondérateurs, sans tenir compte de la structure paysagère et des objectifs poursuivis par la mise en place d'un transport en commun structurant dans le centre urbain ; Que la position du DNF est exclusivement basée sur des critères « botaniques » s'opposant implicitement à toutes formes d'évolution de la ville, particulièrement dans le cas de l'installation d'un transport en commun structurant particulièrement bénéfique sur le plan environnemental, ; Qu'il est excessif d'affirmer que le projet n'intègre pas la dimension écologique, ni le patrimoine arboré ; Que l'analyse de l'étude d'incidences n'aboutit pas à ces conclusions ;

Considérant que le CWEDD a rendu un avis circonstancié favorable au niveau de l'opportunité du projet ; Qu'il souligne particulièrement :

*En effet, comme les auteurs d'étude, le CWEDD estime que l'insertion d'une première ligne de tramway dans le bassin liégeois constitue le fer de lance d'une évolution positive en ce qui concerne la conception de la mobilité et de l'espace urbain dans le centre-ville. En outre, il relève que la mise en œuvre du projet :*

- *répond à l'objectif de la Ville de Liège de diminuer la pression automobile dans le centre-ville ;*
- *améliore la convivialité de nombreux espaces publics et espaces de circulation, en y limitant la place de la voiture et en y réaménageant à dessein les voiries, en particulier sur les boulevards et les quais de Meuse ;*
- *aura un impact positif sur les parts de marché des transports en commun et sur l'amélioration nécessaire du premier réseau de transport en commun de Wallonie ;*
- *permettra d'améliorer de manière significative les conditions de déplacement des usagers lents ;*
- *aura un impact direct sur l'amélioration de la qualité de l'air au centre-ville ;*
- *permettra de réduire les nuisances sonores de manière perceptible sur de nombreuses voiries.*

Considérant que le projet présenté ne s'est pas limité à la pose de rails et d'infrastructures et équipements techniques ; Que ce projet a été l'occasion de procéder à un réaménagement complet de l'espace public de « façade à façade », souvent au bénéfice des espaces verts, des piétons et usagers des modes doux, en recourant à des matériaux de choix ;

Considérant qu'à propos de la préservation d'un tilleul de la rue Joffre, les plans soumis à l'auteur de l'étude d'incidences prévoient l'abattage de 2 des Tilleuls Argentés ; Que suite aux recommandations de l'EIE, l'auteur de projet a revu la géométrie des lieux et réussi à en sauver un ; Que par contre, pour passer à la même distance du dernier, tout en conservant l'alignement de la station ainsi que le tracé sur la rue Joffre, il aurait fallu réduire le rayon de giration du tram à moins de 20m or, pour des considérations techniques (crissements, usure, capacité des constructeurs à produire des trams passant dans de telles courbes et donc maintien de la concurrence), aucun rayon de courbure du projet du tram n'est inférieur à 25m là où il est en exploitation ; Qu'il s'est avéré disproportionné de préserver le dernier Tilleul ;

Considérant qu'en ce qui concerne les inconvénients non visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, il y a lieu d'observer que la permission administrative accordée dans le cadre dudit décret est indépendante des autorisations spéciales éventuellement requises en vertu d'autres dispositions légales ou réglementaires et du respect des règlements généraux et communaux en vigueur ;

Considérant que ladite permission administrative ne préjudicie pas aux droits des tiers, lesquels peuvent recourir aux juridictions civiles ordinaires ;

Considérant que les prescriptions et conditions auxquelles est subordonné le permis sont suffisantes pour d'une part, assurer la protection de l'homme et de l'environnement contre les dangers, nuisances ou inconvénients que l'établissement est susceptible de causer, et d'autre part, rencontrer les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité ;

Considérant qu'au terme de l'instruction administrative et technique de la demande et eu égard aux motifs retenus dans le cadre de l'examen de tous les éléments du dossier, tels qu'énoncés ci-avant, le permis unique sollicité peut être délivré moyennant le respect des conditions, prescriptions, impositions et charges énoncées au dispositif du présent arrêté, tant pour ce qui concerne les phases de chantier, d'aménagement, d'installation et d'exploitation :

## **ARRETENT :**

### **Article 1er**

Le permis unique pour implanter et exploiter une ligne de tram entre Sclessin et Coronmeuse avec stations et parkings-relais, une antenne vers Droixhe et un dépôt-centre de maintenance à Bressoux, EST ACCORDE, moyennant le respect des plans enregistrés dans les services du fonctionnaire délégué, repris dans la liste des documents, visée et annexée au permis, des plans annexés et des conditions d'implantation et d'exploitation (générales, sectorielles, intégrales, particulières) énoncées ci-après.

### **Article 2**

L'établissement comporte les bâtiments, installations, activités, procédés et dépôts principaux suivants :

#### **Liste des locaux et/ou bâtiments :**

1. B001 : Standard : sous-station électrique
2. B002 : Standard : local d'exploitation
3. B003 : Standard : parking relais (P+R) pour une capacité de 665 emplacements
4. B004 : Modeleurs : sous-station électrique
5. B005 : Modeleurs : local d'exploitation
6. B006 : Pont des Tilleuls : sous-station électrique
7. B007 : Rue Varin : sous-station électrique
8. B008 : Boulevard Piercot : sous-station électrique
9. B009 : Tunnel Saint-Lambert : sous-station électrique
10. B010 : Quai de Maestricht : sous-station électrique
11. B011 : Pont Atlas : sous-station électrique
12. B012 : Place de Coronmeuse : sous-station électrique
13. B013 : Place de Coronmeuse : local d'exploitation
14. B014 : Place du Bouhay : sous-station électrique Infrabel
15. B015 : Bressoux : sous-station électrique
16. B016 : Bressoux : bâtiment d'exploitation
17. B017 : Bressoux : parking relais (P+R) : pour une capacité de 892 emplacements
18. B018 : Bressoux : remisage
19. B019 : Bressoux : centre de maintenance
20. B020 : Bressoux : station de services

## Liste des installations et/ou outils:

1. I001 : Transformateur énergie traction 1 de type sec, 1250 kW (dans B1)
2. I002 : Transformateur énergie traction 2 de type sec, 1250 kW (dans B1)
3. I003 : Transformateur énergie auxiliaires de type sec, 100 kW (dans B1)
4. I004 : Groupe de ventilation, 1300 m<sup>3</sup>/h (dans B1)
5. I005 : Groupe de ventilation, 800 m<sup>3</sup>/h (dans B2)
6. I006 : Chauffage électrique, 30 kW (dans B2)
7. I007 : Groupe de ventilation, 800 m<sup>3</sup>/h (dans B3)
8. I008 : Chauffage électrique, 30 kW (dans B3)
9. I009 : Ascenseur, 30 kW (dans B3)
10. I010 : Transformateur énergie traction 1 de type sec, 1250 kW (dans B4)
11. I011 : Transformateur énergie traction 2 de type sec, 1250 kW (dans B4)
12. I012 : Transformateur énergie auxiliaires de type sec, 100 kW (dans B4)
13. I013 : Groupe de ventilation, 1300 m<sup>3</sup>/h (dans B4)
14. I014 : Groupe de ventilation, 800 m<sup>3</sup>/h (dans B5)
15. I015 : Chauffage électrique, 30 kW (dans B5)
16. I016 : Transformateur énergie traction 1 de type sec, 800 kW (dans B6)
17. I017 : Transformateur énergie traction 2 de type sec, 800 kW (dans B6)
18. I018 : Transformateur énergie auxiliaires de type sec, 100 kW (dans B6)
19. I019 : Groupe de ventilation, 1300 m<sup>3</sup>/h (dans B6)
20. I020 : Transformateur énergie traction 1 de type sec, 1000 kW (dans B7)
21. I021 : Transformateur énergie traction 2 de type sec, 1000 kW (dans B7)
22. I022 : Transformateur énergie auxiliaires de type sec, 100 kW (dans B7)
23. I023 : Groupe de ventilation, 1300 m<sup>3</sup>/h, 0 kW (dans B7)
24. I024 : Transformateur énergie traction 1 de type sec, 1250 kW (dans B8)
25. I025 : Transformateur énergie traction 2 de type sec, 1250 kW (dans B8)
26. I026 : Transformateur énergie auxiliaires de type sec, 100 kW (dans B8)
27. I027 : Groupe de ventilation, 1300 m<sup>3</sup>/h (dans B8)
28. I028 : Transformateur énergie traction 1 de type sec, 1000 kW (dans B9)
29. I029 : Transformateur énergie traction 2 de type sec, 1000 kW (dans B9)
30. I030 : Transformateur énergie auxiliaires de type sec, 100 kW (dans B9)
31. I031 : Groupe de ventilation, 1300 m<sup>3</sup>/h (dans B9)
32. I032 : Transformateur énergie traction 1 de type sec, 1000 kW (dans B10)
33. I033 : Transformateur énergie traction 2 de type sec, 1000 kW (dans B10)
34. I034 : Transformateur énergie auxiliaires de type sec, 100 kW (dans B10)
35. I035 : Groupe de ventilation, 1300 m<sup>3</sup>/h (dans B10)
36. I036 : Transformateur énergie traction 1 de type sec, 1250 kW (dans B11)
37. I037 : Transformateur énergie traction 2 de type sec, 1250 kW (dans B11)
38. I038 : Transformateur énergie auxiliaires de type sec, 100 kW (dans B11)
39. I039 : Groupe de ventilation, 1300 m<sup>3</sup>/h (dans B11)
40. I040 : Groupe de ventilation, 800 m<sup>3</sup>/h (dans B13)
41. I041 : Chauffage électrique, 30 kW (dans B13)
42. I042 : Transformateur énergie traction 1 de type sec, 1000 kW (dans B12)
43. I043 : Transformateur énergie traction 2 de type sec, 1000 kW (dans B12)
44. I044 : Transformateur énergie auxiliaires de type sec, 100 kW (dans B12)
45. I045 : Groupe de ventilation, 1300 m<sup>3</sup>/h (dans B12)
46. I046 : Transformateur énergie traction de type sec, 1000 kW (dans B15)
47. I047 : Transformateur énergie auxiliaires de type sec, 100 kW (dans B15)
48. I048 : UPS avec batteries d'accumulateurs, 100 kW (dans B15)
49. I049 : Groupe de ventilation, 4000 m<sup>3</sup>/h (dans B15)
50. I050 : Groupe de ventilation, 8500 m<sup>3</sup>/h, 15 kW (dans B16)
51. I051 : Chaufferie, 120 kW therm (dans B16)
52. I052 : Ascenseur, 15 kW (dans B16)
53. I053 : Climatisation, 30 kW, 11 kW (dans B16)

54. I054 : Groupe de ventilation, 800 m³/h (dans B17)
55. I055 : Chauffage électrique, 30 kW (dans B17)
56. I056 : Ascenseur, 45 kW (dans B17)
57. I057 : Groupe de ventilation, 1000 m³/h (dans B18)
58. I058 : Chauffage électrique, 30 kW (dans B18)
59. I059 : Groupe de ventilation, 13000 m³/h, 25 kW (dans B19)
60. I060 : Chauffage, 700 kW therm (dans B19)
61. I061 : Ascenseur, 13 kW (dans B19)
62. I062 : Panneaux photovoltaïques (dans B19)
63. I063 : Transformateur énergie motrice de type sec, 1000 kW (dans B19)
64. I064 : Transformateur énergie auxiliaires de type sec, 100 kW (dans B19)
65. I065 : Groupe de ventilation, 1300 m³/h (dans B19)
66. I066 : Outillage/machines atelier, 25 kW (dans B19)
67. I067 : Pont roulant 1, 5 kW (dans B19)
68. I068 : Pont roulant 2, 10 kW (dans B19)
69. I069 : Installation de levage mobile, 80 kW (dans B19)
70. I070 : Tour en fosse, 110 kW (dans B19)
71. I071 : Compresseur, 40 kW (dans B19)
72. I072 : Groupe de ventilation, 800 m³/h (dans B20)
73. I073 : Chauffage électrique, 30 kW (dans B20)
74. I074 : machine à laver, 65 kW (dans B20)
75. I075 : Installation de sablage, 40 kW (dans B20)
76. I076 : Transformateur de type à huile (Infrabel), 630 kW (dans B14)
77. I077 : Transformateur de type à huile (Infrabel), 630 kW (dans B14)
78. I078 : Groupe de ventilation (Infrabel), 800 m³/h (dans B14)
79. I079 : Transports urbains et suburbains de voyageurs exploitation d'une ligne de tram
80. I080 : Parc de stationnement local pour véhicules automobiles (voir I087 et I088)
81. I081 : Réparations et maintenance d'autres équipements de transports (trams) (voir I086 et I089)
82. I082 : Ensemble du tracé implanté sur des zones actuellement égoutées (pluie)
83. I083 : B002 et B003 (Egouts rue E. Solvay)
84. I084 : B016-B017-B018-B019-B020 (Egouts de Droixhe)
85. I085 : Ligne de tram entre SCLESSIN et CORONMEUSE
86. I086 : Dépôt -centre de maintenance de Bressoux (B18 et B19)
87. I087 : Parking relais "Standard" (B3)
88. I088 : Parking relais "Bressoux" (B17)
89. I089 : Bâtiment de services "Bressoux" (B20 - station de lavage, dépôt de sable,...)

#### Dépôts de matières, substances et/ou déchets

1. D001 : Déchets métalliques usinage 8 t/an (dans B19)
2. D002 : Stockage de sable en silo 30 m³ (dans B20)
3. D003 : Batteries stationnaires 430 Ah (dans B15)
4. D004 : Recyclage d'eau associée à la machine à laver 240 m³/an (dans B20)
5. D005 : Stockage d'air comprimé 500 l (dans B19)
6. D006 : Conteneur d'huiles usagées 100 l (dans B19)
7. D007 : Dépôt de liquides inflammables 200L éthanol 200l lave-glace (dans B19)
8. D008 : Dépôt de savon liquide 50 kg (dans B19)
9. D009 : Dépôt de produit de nettoyage pour machine à laver 100 kg (dans B20)
10. D010 : Dépôt entretien batteries matériel roulant 8 blocs 250 Ah (dans B19)
11. D011 : Dépôt produits pour ateliers polyester/peinture 100 l (dans B19)

### Article 3

Les conditions applicables à l'établissement sont les suivantes :

- les dispositions non abrogées en région wallonne du Règlement général pour la Protection du Travail;
- les dispositions du Règlement général pour les Installations électriques;
- les dispositions du Code wallon de l'Environnement, Livre 1<sup>er</sup> et Livre 2 ;
- les dispositions du Code wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme, du Patrimoine et de l'Energie ;
- les conditions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement (*Moniteur belge du 21 septembre 2002 ; Erratum : Moniteur belge du 1<sup>er</sup> octobre 2002*) ;
- les conditions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 janvier 2003 portant condition sectorielle eau relative aux dépôts d'hydrocarbures liquides (*Moniteur belge du 11 mars 2003*) ;
- les conditions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 16 janvier 2003 portant condition sectorielle eau relative à la mécanique, transformation à froid et traitement de surface (*Moniteur belge du 11 mars 2003*) ;
- les conditions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 27 février 2003 déterminant les conditions sectorielles des installations de stockage temporaire de véhicules hors d'usage d'un garage ou situées sur le site d'exploitation (*Moniteur belge du 10 mars 2003*)
- les conditions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 3 avril 2003 déterminant les conditions intégrales relatives aux ateliers d'entretien et de réparation des véhicules à moteur lorsque le nombre de fosses ou ponts élévateurs est inférieur ou égal à trois (*Moniteur belge du 26 mai 2003*) ;
- les conditions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 3 avril 2003 déterminant les conditions sectorielles et intégrales relatives aux cuves d'air comprimé (*Moniteur belge du 15 mai 2003*) ;
- Les conditions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 1<sup>er</sup> décembre 2005 déterminant les conditions sectorielles relatives aux transformateurs statiques d'électricité d'une puissance nominale égale ou supérieure à 1 500 kVA (*Moniteur belge du 22 décembre 2005*)
- les conditions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 23 novembre 2006 déterminant les conditions intégrales relatives aux installations de stockage temporaire de déchets dangereux (*Moniteur belge du 12 décembre 2006*) ;
- les conditions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 23 novembre 2006 déterminant les conditions intégrales relatives aux batteries stationnaires dont le produit de la capacité exprimée en Ah par la tension en V est supérieur à 10.000 (*Moniteur belge du 12 décembre 2006*)
- les conditions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 21 décembre 2006 déterminant les conditions intégrales relatives aux transformateurs statiques d'électricité d'une puissance nominale égale et supérieure à 100kva et inférieure à 1500kva (*Moniteur belge du 31 janvier 2007*) ;
- les conditions de l'arrêté royal du 17 mai 2007 fixant les mesures en matière de prévention contre l'incendie et l'explosion auxquels les parkings fermés doivent satisfaire pour le stationnement des véhicules LPG (*Moniteur belge du 20 juin 2007*) ;
- les conditions des arrêtés du Gouvernement wallon du 31 mai 2007 déterminant les conditions intégrales relatives aux installations de stockage temporaire d'huiles usagées (*Moniteur belge du 20 juin 2007*) ;
- les conditions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 12 juillet 2007 déterminant les conditions sectorielles et intégrales relatives aux installations fixes de production de froid ou de chaleur mettant en œuvre un cycle frigorifique (*Moniteur belge du 28 septembre 2007*) ;
- les conditions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 25 octobre 2007 déterminant les conditions intégrales relatives aux installations de stockage temporaire de déchets non dangereux (*Moniteur belge du 21 novembre 2007*) ;

- les conditions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 25 septembre 2008 déterminant les conditions sectorielles relatives aux cabines de peinture (*Moniteur belge du 15 octobre 2008*);

Ces conditions peuvent être consultées sur le site <http://environnement.wallonie.be/> ou sur le site <http://wallex.wallonie.be/indexMain.html>.

- sans préjudice des dispositions réglementaires applicables en région wallonne, l'exploitant veille également aux dispositions réglementaires distinctes relevant d'autres niveaux de pouvoir, qui seraient toujours en vigueur pour l'établissement, notamment dans les règlements communaux.

#### **Article 4**

Les conditions d'implantation et d'exploitation applicables à l'établissement dans son ensemble, sont les suivantes :

### **AMENAGEMENT DU TERRITOIRE – URBANISME – AMENAGEMENT DES ESPACES PUBLICS ET VOIRIES**

#### **A. CONDITIONS GÉNÉRALES**

##### **1. Alimentation électrique.**

##### **2. Plantations – Protection des arbres.**

Protection des arbres maintenus

Choix des essences – Distances-Implantation

##### **3. Voirie – Espaces publics - Mobilier urbain.**

##### **4. Egouttage.**

##### **5. Réseau concessionnaires et éléments enterrés.**

##### **6. Normes PMR – Espaces publics – Bâtiment P+R.**

##### **7. Vélos.**

##### **8. Revêtement de pierres naturelles.**

##### **9. Archéologie.**

1) Le Suivi archéologique des travaux

2) les Interventions archéologiques préventives

3) Découvertes fortuites

#### **B. CONDITIONS PARTICULIÈRES PAR TRONÇON.**

##### **1. Tronçon SCLESSIN.**

##### **2. Tronçon GUILLEMINS.**

##### **3. Tronçon BLONDEN**

##### **4. Tronçon AVROY.**

##### **5. Tronçon CENTRE.**

##### **6. Tronçon SAINT-LEONARD – CORONMEUSE.**

##### **7. Tronçon BRESSOUX.**

(nb. avec renvoi aux « PLANS D'AMENAGEMENT SPECIFIQUES » annexés à la décision

## **A. CONDITIONS GÉNÉRALES**

### **1. Alimentation électrique.**

Les lignes aériennes de contact (LAC) seront supprimées entre les stations de tram pour les lieux emblématiques de la Ville de Liège :

- **Le Cœur Historique** : entre la station « Opéra » et les stations « Place des Déportés »,
- **L'esplanade des Guillemins** : entre la station « Leman » et la station « Blonden ».

Le choix du système d'alimentation alternative (« Alimentation par le sol – APS » ou « Batterie »), n'est pas imposé. Toutefois, tous les équipements techniques requis seront intégrés dans les aménagements envisagés par le projet au niveau des stations. Le cas échéant, si cela s'avère techniquement indispensable, les lignes aériennes de contact seront renforcées aux zones d'interruption et de reprise de l'alimentation aérienne à chacune des stations concernées.

### **2. Plantations – Protection des arbres.**

#### **Protection des arbres maintenus.**

Les entreprises agissant dans le périmètre d'intervention seront informées expressément des mesures de protection à prendre dans le cadre du chantier. Sont également concernées les entreprises qui agissent pour compte des gestionnaires des réseaux (eau, électricité, gaz, ...). Cette information sera assurée par le maître d'ouvrage.

Les entreprises seront averties des sujets (arbres remarquables ou non mais à maintenir) pour lesquels les mesures de protection suivantes seront appliquées :

Dès avant la mise en chantier et à l'attention de l'entrepreneur, tous les arbres concernés par le projet (jusqu'à un rayon de 20 mètres de celui-ci), seront impérativement localisés sur les plans d'exécution avec les informations suivantes (essence, dimensions réelles du tronc et de la largeur de la couronne, âge estimé, diagnostic sanitaire et référence à l'inventaire). Les arbres classés remarquables existants inscrits à l'Inventaire régional seront identifiés sur tous les plans.

La pérennité des arbres maintenus devra être garantie en prenant toutes les mesures pour éviter de porter atteinte au système racinaire et aérien. La pose de canalisations et de câbles ainsi que les modifications de profil du sol (déblai ou remblai) sur le système racinaire (sous la couronne) seront à éviter au maximum et ne peuvent être réalisées qu'avec d'extrêmes précautions en évitant le recours à des engins de terrassement lourds. Les zones sensibles pour ces interventions se situent dans un périmètre de 4 mètres autour du tronc de chaque arbre concerné.

De manière plus générale, afin de ne pas porter préjudice à la survie des arbres existants, les mesures conservatoires suivantes sont de stricte application:

- a. pour le passage du charroi à proximité des arbres existants, la pose de plaques métalliques au pied des arbres est prescrite afin de répartir les charges et diminuer le risque de tassement du sol ;
- b. les troncs seront protégés par un bardage en bois afin de les protéger des coups des bras et pelles d'engins mécaniques ;
- c. un périmètre de protection de chantier sera établi autour des arbres remarquables. Celui-ci est à matérialiser par la pose, dès avant et durant toute la période de chantier, de clôtures continues de couleurs vives (filets à mailles) de minimum 1m de hauteur à l'aplomb de la couronne des sujets (ou en cas d'impossibilité avérée à 2m minimum des troncs).
- d. tout dépôt de matériaux ou de produits nocifs est proscrit à l'aplomb de la couronne.
- e. éviter toute blessure au niveau du houppier. Si des branches sont jugées gênantes ou dangereuses, une taille préventive sera effectuée dans les règles de l'art par un arboriste grimpeur élagueur agréé ;
- f. les recommandations relatives à la protection des arbres (réseaux racinaires, troncs et couronnes) citées dans l'Etude d'Incidences sur l'Environnement seront respectées et intégrées dans les Cahiers de charges ;



- g. le fascicule « Préserver les arbres » édité par le SPW sera intégré au cahier spécial des charges, de même que les conditions de la circulaire n° 2660 du SPW relative à la valeur d'agrément des arbres ;
- h. aucun abattage ne sera opéré en période de nidification, comprise entre le 1<sup>er</sup> avril et le 15 août ;

Le Service des Plantations de la Ville de Liège sera associé lors de la mise en œuvre du projet.

#### Choix des essences – Distances-Implantation :

Le choix de l'essence des arbres en cépées dans les carrefours forts dégagés (esplanade des Guillemins) et dans des espaces de fréquentation intense (rue de la Cité, Coronmeuse) sera effectué en concertation avec le service communal des plantations de manière à correspondre aux contraintes (fragilité au regard des usages intensifs des espaces de grande centralité, concentration du public, flux denses, vandalisme) et à l'échelle de ces lieux.

Une distance minimale de 4 mètres entre le tronc et le front bâti sera respectée avec une plantation d'une essence d'arbre appropriée : arbre de 3<sup>ème</sup> grandeur (10-15 mètres) de port fastigié ou arbre de 4<sup>ème</sup> grandeur (5-10 mètres).

Pour les arbres de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> grandeur, cette distance minimale est plus élevée et requiert une concertation explicite avec les services communaux de la Ville de Liège. Les arbres prévus à l'angle du carrefour entre la rue Buisseret et la rue de Fragnée ne pourront donc pas être plantés et, en compensation, devront être remplacés par un arbre de « position » en tenant compte des réseaux de concessionnaires présents en sous-sol. L'arbre prévu en face du n° 86 de la rue Paradis ne pourra pas être planté.

Une grille d'arbre devra être systématiquement placée lorsque l'arbre est implanté dans un revêtement imperméable. Ces grilles d'arbre devront être orientées parallèlement aux bordures voisines.

Les dispositions de la circulaire du 30 mai 2013 relative aux plantes exotiques envahissantes seront suivies avec attention, elles seront intégrées dans les cahiers des charges.

### **3. Voirie – Espaces publics - Mobilier urbain.**

Le programme de régulation de tous les carrefours à feux sera réalisé en concertation avec les services communaux de la Ville de Liège, les représentants de la zone de Police de Liège, et les services du S.P.W afin de s'assurer de la conformité et de la praticabilité des aménagements proposés et particulièrement pour la Place Général Leman, la Place des Déportés, le carrefour rue Mandeville/rue Ernest Solvay.

L'implantation des feux de signalisation (automobiles, piétons, cyclistes, bus, tram, et feux de rappel) sera en accord avec la réglementation (code de la route, code du gestionnaire de voirie, C.W.A.T.U.P.E.) sans risque d'accrochage par les véhicules et sans perturbation des cheminements et de l'accessibilité pour les modes doux et PMR. Celle-ci se fera en concertation avec les services communaux de la Ville de Liège.

Il en est de même pour les marquages horizontaux (passages pour piéton, lignes d'arrêt, pistes cyclables,...).

Les nouveaux cheminements cyclo-pédestres projetés dans le périmètre d'intervention seront pourvus d'un équipement complet (éclairage, signalisation, évacuation des eaux,...) dans le respect des normes applicables.

Lorsque la disponibilité spatiale est avérée, les traversées piétonnes non régulées sur la chaussée et sur le GLO seront aménagées en « baïonnette » afin de sécuriser au mieux les piétons par rapport aux automobilistes et au tram.

Les mâts de LAC seront positionnés sans entraver la visibilité tram-piéton et pour une sécurité optimale.

L'insertion des flux de véhicules sur l'assiette du GLO devra être sécurisée par des feux (Préfecture, Varin, Ile aux Corbeaux,...).

Les passages pour piétons situés dans un piétonnier ne sont pas conformes au code de la rue et devront être supprimés.

Un îlot refuge sur une berme devra avoir un minimum de 2m de largeur.

L'implantation précise du mobilier urbain (poubelles, dispositifs anti-stationnements, bornes fixes, amovibles ou automatiques, mobilier divers,..., bornes anti-incendie, mobilier publicitaire, arceaux de stationnement pour deux roues, , bancs publics,...) et des installations techniques (LAC, éclairage, feux de signalisation, signalisation verticale réglementaire et directionnelle,...) seront implantés en concertation avec les services communaux de la Ville de Liège et le gestionnaire de voirie régionale.

Dans la zone d'intervention, il y a lieu de maintenir le nombre de poubelles existant et leur logique d'implantation. De même, une cinquantaine de bancs publics sera implantée dans le périmètre d'intervention en concertation avec les services communaux de la Ville de Liège.

Lorsque des dispositifs physiques (bornes, bornes amovibles, bancs,...) des zones interdites à la circulation automobile (trottoirs, piétonniers,...) sont envisagés, ils ne laisseront pas d'espace libre entre flanc supérieur à 1,5 mètre lorsque les véhicules peuvent atteindre la zone perpendiculairement et 4 mètres lorsque les véhicules ne peuvent accéder à la zone que tangentiellement.

En application du règlement général sur les bâtisses relatif à l'accessibilité et à l'usage des espaces et bâtiments ou parties de bâtiments ouverts au public ou à usage collectif par les personnes à mobilité réduite, les trottoirs, espaces et mobilier répondront aux caractéristiques suivantes :

- un cheminement permanent est libre de tout obstacle sur une largeur minimale de 1,5 mètre et sur une hauteur minimale de 2,2 mètres mesurée à partir du sol, au droit d'un obstacle dont la longueur ne dépasse pas 50 centimètres, la largeur minimale peut être réduite à 1,2 mètre pour autant qu'aucun autre obstacle ne soit présent à moins de 1,5 mètre ;

Le mobilier urbain sera conforme aux clauses techniques usuelles validées par la Ville de Liège et repris à la convention « publique-publique » sauf pour les arceaux vélos hors du centre ancien protégé qui devront répondre aux caractéristiques figurant au **plan d'aménagement spécifique n° D.0.**

Si les travaux devaient impliquer de rendre inopérants un ou plusieurs sites existants de bulles à verre, ils seraient replacés sur le même site ou à proximité immédiate. Ils devront être systématiquement enfouis selon les modalités concertées avec les services communaux de la Ville de Liège.

A titre conservatoire et bien qu'aucune remarque n'ait été formulée sur le projet, il est rappelé que le revêtement en béton (désactivé ou non) se limitera aux zones où il ne compromet pas l'adaptation des réseaux enterrés ou certains équipements (réseaux concessionnaires, réseau d'éclairage, câbles d'alimentation des feux de signalisation, câbles d'alimentation de signalisation rétro-éclairée...). Au droit ou à proximité de ces équipements,

un revêtement modulaire, aisément réparable ou démontable, devra impérativement être utilisé en lieu et place.

Les bordures de trottoirs seront en pierre bleue naturelle ;

Là où le projet prévoit des anneaux franchissables dans les ronds-points, leur largeur sera de 3 mètres afin de permettre l'entretien de la zone centrale et l'arrêt d'une camionnette de matériel et de matériaux sans que celle-ci n'empiète sur les bandes de circulation.

Les coffres et les revêtements de chaussées et trottoirs sont éventuellement renforcés en correspondance à l'usage et au charroi.

#### **4. Egouttage.**

A titre conservatoire et bien qu'aucune remarque particulière n'ait été formulée sur le projet, il est rappelé que :

- dans les zones en cours d'aménagement (Guillemins, Blonden, Frère Orban,...) le réseau d'égouttage et de collecte des eaux de pluie devra s'adapter à la situation en cours de réalisation actuellement.
- tous les trappillons d'accès aux chambres de visite devront obligatoirement avoir un diamètre minimum de 80 cm. Le fût de la chambre présentera un diamètre minimum de 1 mètre.
- tous les raccordements particuliers passant sous le GLO devront être remplacés.
- les eaux claires devront être séparées des eaux usées lorsque le réseau séparatif est existant.
- les dispositifs de récolte des eaux devront être renforcés. Un avaloir par 250 m<sup>2</sup> de surface de revêtement constitue un minimum.
- certains nouveaux arbres sont trop proches d'égouts existants. Des mesures devront être prises en concertation avec les services communaux de la Ville de Liège visant soit le déplacement de l'arbre, soit le déplacement de l'égout, soit l'implantation de systèmes de protection anti-racines pour la canalisation (systèmes devant être approuvés par les services communaux de la Ville de Liège).
- dans la zone de Sclessin, les avaloirs seront raccordés sur le réseau de canalisation supérieur de l'A.I.D.E.
- le raccordement des nouveaux avaloirs devront être situés à plus de 4 mètres des arbres existants.
- les chambres de visites ne pourront pas être positionnées dans les éléments linéaires (bordures, filet d'eau...).
- les avaloirs seront raccordés préférentiellement sur une chambre de visite.
- les raccordements des avaloirs ne pourront pas être ni en série ni dépasser les 10 m de longueur.
- les raccordements d'avaloirs sous le GLO seront à éviter.
- un nouvel avaloir pourra être repris sur un ancien raccordement uniquement s'il est exactement dans la même position que l'avaloir remplacé.
- pour des raisons d'entretien, tous les avaloirs devront être raccordés sur les chambres de visite et non sur l'égout lorsque que celui-ci se trouve sous le GLO.
- les chambres de visite devront être déportées hors du GLO dans la mesure du possible.
- les chambres de visite déportées devront l'être perpendiculairement à l'égout.
- la position des chambres de visite sera à une distance suffisante des arbres.
- les chambres de visite sous le GLO pourront être condamnées si l'on recrée une chambre de visite sur l'égout juste au-delà de la bordure de GLO.
- le nouvel égout devra être implanté hors du GLO. Si l'impossibilité technique de le faire est démontrée auprès des services communaux de la Ville de Liège, les chambres de visite pourront être placées entre les rails et devront être espacées de 20 mètres afin de faciliter l'entretien nocturne.
- les avaloirs devront être positionnés en contact avec une bordure (avancée de trottoir, cadre d'arbres...) afin que les véhicules ne les sollicitent pas en roulant dessus.
- sur une chaussée, les avaloirs devront être implantés aux pieds de la rampe amont d'un plateau dans une chaussée en descente.

- l'implantation des avaloirs au droit d'une entrée charretière sera à éviter, de surcroît si elle est fortement empruntée.
- les chambres de visite sur les nouveaux égouts devront être positionnées au maximum hors chaussée (pas sous les arbres...) afin d'éviter que les véhicules roulent sur les taques d'égout. Si les chambres de visite doivent être placées sur la chaussée, il faut les positionner de sorte que les roues des véhicules ne passent pas dessus.
- les égouts sous le GLO ne pourront pas être réfectionnés par la surface. Ils devront l'être via les chambres de visite déportées. Celles-ci devront donc être dimensionnées pour l'introduction aisée de coques :
  - section inférieure à 150x100 : le puits d'accès devra être de 2 mètres sur 2 mètres ;
  - section supérieure à 150x100 : le puits d'accès devra être de la hauteur de l'égout + 50 cm et une largeur de 3,40 mètres ;
 D'autre part, la configuration de la chambre de visite déportée n'offrira aucun angle dur susceptible d'abîmer les coques et les chemises lors de leur introduction dans l'égout.
- sur un nouvel égout, une chambre de visite devra être placée à chaque changement de direction.
- les caniveaux devront être équipés de coupes-odeurs comme pour les avaloirs.

### **5. Réseau concessionnaires et éléments enterrés.**

De manière générale, les nouvelles plantations seront effectuées à une distance suffisante des canalisations et des câbles existants. Le cas échéant, des mesures adéquates seront appliquées visant soit les canalisations ou câbles, soit l'implantation de systèmes de protection anti-racines. (Systèmes devant être validés par les services communaux de la Ville de Liège et les impétrants concernés).

Des solutions adéquates seront mises en œuvre lors de la réalisation des travaux lorsque des massifs de fondation pour mât de LAC ont un encombrement incompatible avec certains réseaux de concessionnaires ou pourraient être en conflit avec certains raccordements particuliers aux égouts.

### **6. Normes PMR – Espaces publics – Bâtiments P+R.**

L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite sera assurée dans le respect des normes « minimales » visées au règlement général sur les bâtisses relatif à l'accessibilité et à l'usage des espaces et bâtiments ouverts au public ou à usage collectif par les personnes à mobilité réduite, particulièrement les articles suivants du CWATUPE :

**Article 415.** *Les parkings doivent comporter à proximité immédiate de leur sortie ou de l'entrée du bâtiment qu'ils jouxtent un emplacement d'une largeur minimale de 3,3 mètres et un même emplacement par tranches successives de 50 emplacements. Ces emplacements sont réservés sur une surface horizontale et sont signalés.*

**Article 415/1.** *Les voies d'accès pour le public répondent aux conditions suivantes :*

- *la surface est de préférence horizontale, dépourvue de toute marche et de tout ressaut ;*
- *la largeur minimale est de 120 centimètres ;*
- *le revêtement est non meuble, non glissant, sans obstacle à la roue et dépourvu de trou ou de fente de plus de 1 centimètre de large ;*
- *les pentes : la pente transversale ou dévers est de 2 % maximum.*
- *Lorsqu'une pente en long est nécessaire, elle est idéalement inférieure ou égale à 5 centimètres par mètre pour une longueur maximale de 10 mètres.*

*En cas d'impossibilité technique d'utiliser des pentes inférieures ou égales à 5 %, les pentes suivantes sont exceptionnellement tolérées et envisagées successivement dans l'ordre ci-après :*

- *7 % maximum pour une longueur maximale de 5 mètres ;*
- *8 % maximum pour une longueur maximale de 2 mètres ;*
- *12 % maximum pour une longueur maximale de 50 centimètres ;*
- *30 % maximum pour une longueur maximale de 30 centimètres.*
- *Une bordure de 5 cm de haut est prévue au sol, sur toute la longueur de la rampe, du côté du vide ;*
- *les paliers de repos : aux extrémités de ces pentes, un palier de repos horizontal pourvu d'une aire de manœuvre de 1,5 mètre est obligatoire. Une main-courante double à 75 centimètres et à 90 centimètres du sol est prévue de part et d'autre du plan incliné et du palier de repos ;*
- *les objets saillants : les objets saillants du type dévidoirs d'incendie, boîtes aux lettres, tablettes, qui dépassent de plus de 20 cm le mur ou le support auxquels ils sont fixés, sont pourvus latéralement d'un dispositif solide se prolongeant jusqu'au sol permettant aux personnes handicapées de la vue de détecter leur présence.*

**Article 415/2.** *Toutes les portes extérieures et intérieures des locaux présentent un libre passage de 85 centimètres minimum. L'usage exclusif des portes à tambour est interdit.*

*La longueur du mur situé dans le prolongement de la porte fermée, du côté de la poignée, est de 50 centimètres minimum.*

Les sas, les couloirs et les dégagements présentent une aire de rotation de 1,5 mètre minimum hors débatement de porte éventuel.

**Article 415/3.** La cage d'escalier destinée au public répond aux conditions fixées ci-après :

- les marches sont antidérapantes et le palier caractérisé par un changement de ton contrasté ;
- chaque escalier est équipé de chaque côté d'une main-courante solide et continue. Du côté du mur, la main-courante dépasse l'origine et l'extrémité de l'escalier de 40 centimètres et ne constitue de danger pour personne ;
- au sommet de chaque escalier, à 50 cm de la première marche, un revêtement au sol est installé en léger relief pour l'éveil à la vigilance des personnes handicapées de la vue.

**Article 415/4.** Les niveaux des locaux et les ascenseurs éventuels sont accessibles à partir de la voie d'accès par des cheminements dont les caractéristiques répondent aux conditions fixées aux articles 415/1 et 415/2.

**Art. 415/5.** Les niveaux des locaux qui ne peuvent être atteints par les pentes prévues à l'article 415/1, sont accessibles, sans avoir recours à l'aide d'un tiers, par au moins un ascenseur ou par un élévateur à plate-forme dont les caractéristiques répondent aux conditions suivantes :

- les systèmes d'appel et de commande sont perceptibles par toute personne handicapée, à l'aide de dispositifs lumineux et vocaux, si nécessaire ;
- le bouton d'appel est situé entre 80 et 95 centimètres du sol ; une aire de manœuvre de 1,5 mètre libre de tout obstacle, débatement de porte éventuel compris, est disponible face au bouton d'appel ;
- la profondeur de la cabine éventuelle, face à la porte, et à chaque étage, est de 140 centimètres minimum ;
- la largeur de la cabine éventuelle est de 110 centimètres minimum ;
- la porte éventuelle, automatique et coulissante, présente un libre passage de 90 centimètres minimum ;
- l'ascenseur ou l'élévateur n'est pas verrouillé, sans préjudice de l'application des règles de sécurité ;
- une double série de boutons de commande est prévue : la première série, à hauteur habituelle, comporte des inscriptions en braille et les touches ne sont pas du type digital ; la deuxième série ainsi que le téléphone éventuel, sont disposés horizontalement à une hauteur comprise entre 85 et 90 centimètres du sol. Les boutons mesurent minimum 3 cm. Le téléphone est muni d'un dispositif visuel signalant aux personnes sourdes qu'un interlocuteur est à l'écoute ;
- pour des raisons de sécurité à l'égard des enfants, le bouton « STOP » se situe à 130 centimètres du sol ;
- l'ascenseur est réglé pour que sa mise à niveau s'effectue parfaitement de plain-pied ;
- un signal auditif et lumineux indique le passage d'un étage.
- Le présent article n'est pas applicable aux cafés, restaurants et commerces dont au moins un niveau est accessible selon les conditions fixées aux articles 415/1 et 415/2, et qui disposent à ce niveau des divers services et fonctions spécifiques à l'établissement et des toilettes éventuelles.

**Article 415/6.** Les locaux à guichets disposent au moins d'un guichet équipé d'une tablette dont la face inférieure est au moins à 75 centimètres du sol et la face supérieure au plus à 80 centimètres du sol ; la profondeur libre sous la tablette est d'au moins 60 centimètres.

A défaut, un local d'accueil, accessible selon les conditions fixées aux articles 415/1 et 415/2 est prévu.

**Article 415/7.** Les bâtiments cités à l'article 414 qui disposent d'un système d'information interne par haut-parleurs, doivent pouvoir rendre visuels les messages diffusés. De plus leur système sonore d'alerte doit être doublé d'un signal lumineux.

**Article 415/8.** Lorsque des boîtes aux lettres sont mises à la disposition du public, l'ouverture se situe à une hauteur comprise entre 85 cm et 90 cm du sol.

**Article 415/9.** Lorsque des téléphones ou des distributeurs automatiques sont mis à la disposition du public, au moins un appareil répond aux caractéristiques suivantes :

- s'il est posé sur un socle, le niveau de celui-ci est rattrapé par les pentes prévues à l'article 415/1 du présent arrêté ;
- s'il faut franchir une porte pour atteindre l'appareil, elle laisse un libre passage de 85 centimètres minimum, descend jusqu'au sol et est à battant unique, à moins qu'un dispositif d'entraînement automatique des 2 battants n'en permette l'ouverture simultanée ;
- si l'accès à l'appareil nécessite la possession d'une carte individuelle à code, la serrure magnétique se situe à une hauteur comprise entre 80 et 95 centimètres du sol ;
- aucun siège n'est fixé devant l'appareil ;
- l'appareil présente par-dessous un espace dégagé d'au moins 60 centimètres de profondeur et est posé sur une tablette dont la face inférieure est au moins à 75 centimètres du sol et la face supérieure, au plus à 80 centimètres du sol. La largeur de la tablette répartie de part et d'autre de l'axe de l'appareil, est de 50 centimètres minimum. La tablette dépasse la face de l'appareil de 15 centimètres au moins, de 20 centimètres au plus ;
- le dispositif le plus haut à manipuler ne dépasse pas de plus de 50 centimètres la face supérieure de la tablette ;
- si un clavier numérique est utilisé, les chiffres « 1 à 9 » y sont disposés en carré, alignés de gauche à droite ; le chiffre « 5 », central, est pourvu d'un repère en relief ; la touche « zéro » se situe sous celle du « 8 » ;
- les informations qui s'affichent sont doublées d'une synthèse vocale.

**Article 415/10.** Là où des toilettes sont prévues, au moins une cabine W.C. mesure minimum 150 centimètres sur 150 centimètres. Cette cabine accessible sans verrouillage de l'extérieur ne doit pas être strictement réservée. Un espace libre de tout obstacle, d'au moins 1,1 mètre de large est prévu d'un côté de l'axe de la cuvette et est situé dans l'axe de la porte.

La hauteur du siège est à 50 centimètres du sol ; si un socle est utilisé pour sa mise à hauteur, celui-ci ne dépasse pas le profil de la cuvette.

Des poignées rabattables indépendamment l'une de l'autre sont prévues à 35 centimètres de l'axe de la cuvette. Ces poignées sont situées à 80 centimètres du sol et ont une longueur de 90 centimètres.

La porte de la cabine W.C. s'ouvre vers l'extérieur. Elle est munie à l'intérieur d'une lisse horizontale fixée à 90 centimètres du sol.

Dans les locaux sanitaires et en dehors de la cabine W.C. adaptée, au moins un lavabo présente par-dessous un passage libre de 60 centimètres de profondeur minimum. Le bord supérieur du lavabo est situé au maximum à 80 centimètres du sol.

**Article 415/12.** Lorsque des douches sont mises à la disposition du public, au moins une cabine de douche accessible et une cabine supplémentaire par tranches successives de 50 cabines, répond aux caractéristiques suivantes :

- une aire de rotation de 1,5 mètre minimum hors débatement de porte est prévue dans la pièce de douche ;
- le sol, en pente douce, permet l'évacuation des eaux sans avoir recours à un bac de douche ;

- un siège rabattable, conçu dans un matériau antidérapant tout en permettant l'écoulement facile de l'eau, est fixé à 50 centimètres du sol. Le siège rabattable doit avoir des dimensions minimales de 40 centimètres de profondeur et 40 centimètres de largeur ;
- des poignées rabattables indépendamment l'une de l'autre sont prévues à 35 centimètres de l'axe du siège. Ces poignées sont situées à 80 centimètres du sol et mesurent 90 centimètres de long.

**Article 415/14.** Lorsque des sièges fixes sont mis à la disposition du public, un espace dégagé de 130 centimètres sur 80 centimètres minimum, est prévu. Un même espace supplémentaire est prévu par tranches successives de 50 sièges. Ces espaces sont accessibles à partir d'une aire de rotation libre de 1,5 mètre minimum.

**Article 415/16.** Les trottoirs, espaces et mobilier visés à l'article 414, § 1<sup>er</sup>, 14<sup>e</sup> répondent aux caractéristiques suivantes :

- un cheminement permanent est libre de tout obstacle sur une largeur minimale de 1,5 mètre et sur une hauteur minimale de 2,2 mètres mesurée à partir du sol. (La pente transversale de ce cheminement ne dépasse pas 2 centimètres par mètre – AGW du 25 janvier 2001, art. 5) ;
- au droit d'un obstacle dont la longueur ne dépasse pas 50 centimètres, la largeur minimale peut être réduite à 1,2 mètre pour autant qu'aucun autre obstacle ne soit présent à moins de 1,5 mètre ;
- si le cheminement est établi en trottoir, le niveau de celui-ci est rattrapé à partir de la chaussée par les pentes prévues à l'article 415/1 ;
- si des potelets sont utilisés pour contenir le stationnement illicite des véhicules, par exemple, ils mesurent au moins un mètre, sont de teinte contrastée par rapport à l'environnement immédiat, dépourvus d'arêtes vives, et distants d'au moins 85 centimètres. Ils ne sont pas reliés entre eux ;
- les dispositifs saillants, tels les boîtes aux lettres et les téléphones, qui dépassent de plus de 20 centimètres leur support doivent être munis latéralement et jusqu'au sol de dispositifs solides permettant d'être détectés par les personnes handicapées de la vue ;
- le mobilier et des dispositifs publics tels que guichets, boîtes aux lettres, téléphones, distributeurs, sanisettes et abris d'attente, répondent respectivement aux conditions fixées aux articles 415/6, 415/8, 415/9, 415/10 et 415/14 ;

Dans le respect des dispositions réglementaires ci-avant, il est recommandé de se référer au « Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous » constituant le numéro 10 d'octobre 2006 des « Manuels du Met ».

## **7. Vélos.**

Des dispositifs de stationnement pour vélo seront installés dans un périmètre de 50 mètres autour des stations avec un minimum de 280 emplacements judicieusement répartis sur l'ensemble du tracé en concertation avec les services communaux de la Ville de Liège afin d'assurer une bonne intermodalité entre le tram et le vélo.

Des zones avancées pour cyclistes devront être intégrées aux carrefours à feux lorsque les cyclistes peuvent circuler sur la chaussée. Modalités précises à établir en concertation avec les services communaux de la Ville de Liège et le SPW.

Les inflexions de trottoir pour les passages cyclistes seront réalisées dans le respect des pentes prévues à l'article 415/1. Toutefois, en référence au guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous (fiche 2.2 – Les traversées) la différence de niveau entre le trottoir et la bande de contrebutage ou la voirie devra toujours être de maximum 2 cm chanfreinés.

## **8. Revêtement de pierres naturelles.**

Le recours à l'utilisation de pierres naturelles est préconisé de manière générale, le dossier de la demande de permis en tient compte. Bien que cet aspect ne relève pas du permis d'urbanisme, mais bien des conditions du marché de fourniture, l'attention est attirée sur les recommandations de la Commission Royale des Monuments, Sites et Fouilles. Celle-ci « préconise l'utilisation de pierre naturelle d'origine belge ».

En outre, en référence à l'avis de ladite commission, il y a lieu de suivre ses recommandations générales : « Elle insiste sur l'usage de matériaux traditionnels de voirie à Liège depuis toujours, grès famenniens du Condroz sous forme de pavés de différents formats (selon les usages, platines carrées pour les trottoirs, oblongs et mosaïques pour les zones circulées) et de "pierre bleue de Belgique" (dite "petit granit") pour les dallages et éléments linéaires (bordures). Des éléments en vrais granites (dits "durs") peuvent être admis pour les parties les plus sollicitées (tracé du tram proprement dit) ou pour des raisons de contraste chromatique renforcé (pour les malvoyants et pour des raisons de sécurité). La Commission insiste sur la sobriété nécessaire des matériaux et des calepinages (pas de trop

*grand mélange de matériaux). Dans ce genre de contexte patrimonial, les sols doivent garder une valeur d'accompagnement et ne pas s'imposer par une monumentalisation excessive ! Les normes imposent déjà des contraintes de glissance, auxquelles ne satisfont que des finitions clivées (pour les grès) ou rugueuses (pour les pierres bleues), tel que le bouchardé gros. Il faut évidemment éviter des finitions trop superficielles de durabilité limitée ».*

## **9. Archéologie.**

### **1) Le Suivi archéologique des travaux :**

L'ensemble des travaux (trajet du tram et déplacement des impétrants) de terrassements, d'excavation ou plus généralement de modifications du relief du sol sera suivi par les agents du Service de l'Archéologie de Liège (Service public de Wallonie-DG04-Direction extérieure Liège I) auxquels l'autorisation de circuler et d'oeuvrer sur le chantier sera accordée (le maître de l'ouvrage (le gestionnaire des aménagements) veillera notamment à intégrer ces activités à son plan de sécurité ainsi que dans les clauses du cahier des charges). Les détails de cette procédure dénommée « suivi archéologique » seront fixés dans une convention dénommée « Protocole d'accord de suivi archéologique » contractée entre le maître de l'ouvrage (le gestionnaire des aménagements) et le SPW. Ce protocole entérinera notamment le quota d'heures d'intervention (arrêts ponctuels et localisés des modifications du sol ou du sous-sol en cours ; ces quotas sont établis hors intempéries) que les archéologues pourront utiliser en cas de découvertes archéologiques, sans qu'aucune indemnité ne soit due.

Dans ce cadre, le maître de l'ouvrage (le gestionnaire des aménagements) prendra soin :

- d'informer préalablement le Service de l'Archéologie de Liège du planning des terrassements et autres interventions de terrains;
- d'informer l'entrepreneur chargé de la réalisation des travaux de ce que des interventions géologiques et archéologiques sont susceptibles d'être effectuées;
- d'apporter l'aide matérielle nécessaire au Service de l'Archéologie de telle manière que les levés et les interventions puissent être effectués dans des délais réduits, compatibles avec l'organisation générale du chantier.

Toute variation ou changement du programme de terrassements ou d'aménagements, tributaire du potentiel archéologique révélé durant ces travaux, se fera en concertation entre le Service de l'archéologie de Liège et le maître de l'ouvrage (le gestionnaire des aménagements). Un représentant au moins du Service de l'Archéologie de Liège sera convié aux réunions du comité d'accompagnement et aux réunions de chantier.

Les clauses ainsi que le contenu du « Protocole d'accord de suivi archéologique » devront figurer dans tous les cahiers des charges relatifs aux marchés liés à la réalisation du projet.

### **2) les Interventions archéologiques préventives :**

Idéalement (une pondération devra être effectuée en fonction de l'importance des travaux en sous-sol, essentiellement dictée par les déplacements des impétrants pour lesquels les informations ne nous sont pas encore disponibles) elles devraient s'effectuer en 8 endroits précis où le potentiel archéologique est attesté.

- 1) Liège : Abords de la Tour Rosen
- 2) Liège : Intersection rues Pont d'Avroy et St-Gilles et des boulevards d'Avroy et de la Sauvenière : emplacement des anciens pont et porte d'Avroy (dispositif de la seconde enceinte urbaine)
- 3) Liège : Rue Joffre et Place Saint-Lambert : abords de l'ancienne cathédrale (église baptismale Notre-Dame-aux-Fonts et grande Tour, notamment)
- 4) Liège : Rue de la Cité : emplacement de l'entrée et de la première arche du pont des Arches médiéval
- 5) Liège : Place des Déportés et entrée de Féronstrée : emplacement de la darse, du pont Maghin et de la porte Saint-Léonard (seconde enceinte urbaine)
- 6) Liège : petit tronçon de Féronstrée, proche de Potiérue : emplacement de la porte Hasseline (première enceinte urbaine)

- 7) Liège : Place du Marché et rue de Bex : marché et abords du chœur oriental de la cathédrale.  
 8) Herstal : Place Licour et ses abords (occupations mérovingienne et carolingienne)

Les détails de ces procédures dénommées «Interventions archéologiques préventives » seront fixés au cas par cas dans des conventions dénommées « Protocole d'accord d'interventions archéologiques préventives» contractées entre le maître de l'ouvrage (le gestionnaire des aménagements) et le SPW.

Il est demandé que ne soient effectuées simultanément que deux interventions archéologiques préventives au maximum. La mise à disposition des emprises concernées, leur balisage, leur clôture, l'enlèvement des structures et couvertures superficielles des sols sont à charge du maître de l'ouvrage (le gestionnaire des aménagements) et seront réalisées préalablement aux interventions archéologiques préventives.

Un représentant au moins, du Service de l'Archéologie de Liège assistera au comité d'accompagnement et aux réunions de chantier.

Les présentes clauses ainsi que le contenu des « Protocoles d'accord d'interventions archéologiques préventives» devront figurer dans tous les cahiers des charges relatifs aux marchés liés à la réalisation du projet.

### 3) Découvertes fortuites.

En cas de découverte fortuite d'un bien archéologique il est impératif d'en faire la déclaration dans les trois jours ouvrables auprès de l'administration ou de la commune où le bien est situé, laquelle prévient sans délai l'archéologue provincial.

Dès sa découverte, le bien archéologique doit être protégé de tout dommage physique de type effondrement, écrasement, dégâts causés par des vibrations du sol. A cette fin, un périmètre de sécurité doit être établi, dans lequel aucun engin ne peut circuler ou être utilisé. Le bien archéologique doit être protégé des intempéries. Une surveillance doit être assurée pour éviter le vol ou le vandalisme.

Dans le cas où du matériel archéologique serait mis au jour, celui-ci deviendrait automatiquement propriété de la Région wallonne, laquelle en assumera, via les services compétents du SPW en la matière, notamment l'étude, la conservation et la restauration éventuelle. La présente clause devra figurer dans tous les cahiers des charges relatifs aux marchés liés à la réalisation des travaux.

## **B. CONDITIONS PARTICULIERES PAR TRONCON**

### **1. Tronçon SCLESSIN.**

Le périmètre d'intervention sera ajusté afin d'intégrer les passages pour piétons adaptés aux PMR à toutes les branches du carrefour Galler - Ernest Solvay.

Les courbes de giration au carrefour Galler - Ernest Solvay devront être corrigées.  
**(plan d'aménagement spécifique n° D.1.)**

Les courbes de giration au carrefour entre la rue Verte-Voie et la nouvelle voirie au pied du terail devront être corrigées afin que leurs amorces soient tangentielles aux cheminements.  
**(plan d'aménagement spécifique n° D.2.)**

La position de la sous-station au niveau du pôle du Standard sera déplacée au bout de la voie de remisage.  
**(plan d'aménagement spécifique n° D.3.)**

La nouvelle chaussée située le long du pied du terail devra avoir une largeur de 7 mètres filets d'eau compris afin de permettre un croisement de poids lourds (camions de la zone économique et bus).  
**(plan d'aménagement spécifique n° D.4.)**



Le mouvement de tourne à droite de la rue Centrale vers la rue Ernest Solvay devra être rendu physiquement possible.

Les courbes de giration du carrefour de la rue de la Centrale seront corrigées de manière à éviter de grandes difficultés de croisement dans le carrefour entre un bus qui sort de son site propre devant le Standard et un camion qui poursuit son cheminement devant le Standard, de manière également ce que le bus puisse faire le demi-tour sans déborder sur l'autre bande de circulation.

**(plan d'aménagement spécifique n° D.4.bis.)**

Dans la descente d'Ougrée – N63, le tracé du site propre des bus ne sera pas rectiligne afin d'éviter que les camions en difficulté ne prennent cette trajectoire à la place du bac à gravier.

L'élargissement du domaine public de la rue Ernest Solvay proposé entre le pont d'Ougrée et la sortie de l'entreprise « Prefer » sera augmenté de deux mètres, sauf à hauteur du bâtiment n°339 (où on se limite à la façade), afin de permettre l'aménagement d'une voirie d'une largeur de 7 mètres filets d'eau compris ; cette voirie devant accueillir un trafic important de poids lourds.

**(plan d'aménagement spécifique n° D.5.)**

En fonction des possibilités techniques, des éléments de détection et de régulation permettant d'assurer la sécurité de sortie des entreprises devront être mis en place sur la rue Ernest Solvay, entre le pont d'Ougrée et la rue de l'Avouerie.

L'aménagement de la zone de stationnement prévue rue du Viaduc devra être améliorée :

- les deux derniers emplacements de la zone de stationnement rue du Viaduc devront bénéficier d'une aire de manœuvre suffisante pour permettre aux automobilistes de sortir de l'emplacement dans des conditions acceptables de sécurité;
- l'accès à la rangée d'emplacements de stationnement rue du Viaduc du côté de la SNCB se fait par un terrain privé. Une servitude de passage sur ce terrain privé sera mise en place;
- une barrière visuelle paysagère entre la zone de stationnement de la rue du Viaduc et les fonds de jardin sera mise en place afin d'offrir une intimité aux riverains et de ne pas leur faire subir les phares des voitures;
- la zone de stationnement sera pourvue d'un éclairage ;
- une récolte des eaux de la zone sera prévue.

Au niveau de la zone du pont des Modeleurs, la chaussée de 6,50 mètres en courbe sera légèrement augmentée de manière à permettre le croisement de 2 véhicules, dont un poids lourds, de manière similaire à la configuration du tracé de la voirie rue des Aveugles-rampe du pont Maghin qui présente des contraintes et géométries comparables.

A hauteur de la station « pont des Modeleurs », un abaissement de trottoir permettra aux cyclistes :

- en entrée de ville, de poursuivre leur cheminement tout droit ;
- en sortie de ville, de rejoindre le GLO.

Ces mesures sont illustrées au **plan d'aménagement spécifique n° D.6.**

La plateforme du tram devra être rendue circulaire au droit de la sortie de l'accès à l'entreprise « Superplastic » afin de permettre la giration des poids-lourds.

**(plan d'aménagement spécifique n° D.7.)**

L'aménagement devra être adapté afin de permettre l'entrée et la sortie de convois exceptionnels par l'accès situé au coin des rues Schlemmer et Ernest Solvay avec une

capacité portante suffisante pour accepter des poids de 200 tonnes. La hauteur des caténaires devra également permettre le passage de ces convois.

Dans la rue Ernest Solvay, au niveau de la rue de la Préfecture, des feux seront intégrés pour interdire l'accès à la zone lors du passage d'un tram de manière à informer l'automobiliste de l'arrivée d'un tram avant qu'il ne s'engage sur la plate forme mixte.

Le revêtement du trottoir de la rue de la Préfecture du côté impair des habitations devra être identique à celui du côté pair.

La chaussée de la rue Armand Stévant le long du Val Benoit devra avoir une largeur minimale de 6,00 mètres hors filets d'eau afin de permettre un croisement correct de poids lourds.

**(plan d'aménagement spécifique n° D.8.)**

L'intégration des cyclistes dans la rue Ernest Solvay entre le rond-point Stévant et la station Val Benoit devra s'établir par la réalisation de trottoirs mixtes de 2,80 m de largeur, tant en entrée de ville qu'en sortie.

Les anciennes bornes qui délimitaient la Principauté de Liège et la Principauté de Stavelot-Malmedy seront remplacées en concertation avec les services communaux de la Ville de Liège.

La chaussée de la rue Ernest Solvay le long du Val Benoit depuis le rond-point avec la rue Armand Stévant jusqu'au carrefour de la rue Mandeville aura une largeur de 6,00 mètres hors filets d'eau afin de permettre un croisement correct des poids lourds. Celle-ci sera portée à 9,00 mètres lorsqu'il y a trois bandes de circulation.

**(plan d'aménagement spécifique n° D.9.)**

Une concertation sera établie avec le SPW – Direction des routes de Liège, la SPI et la Ville de Liège de manière à coordonner les études des aménagements définitifs, notamment la création d'un carrefour paysager, les raccords au carrefour de la rue Stévant et les raccords à la passerelle piétonne qui traversera le site du Val Benoit au droit de la station « Val Benoit ». Cette concertation devra être mise en place au plus tôt, notamment lorsque le déplacement des impétrants devra se concrétiser. Un Masterplan a été élaboré pour la réaffectation du site du Val Benoit ainsi que la réorganisation des circulations périphériques. Ce Master plan a été validé par les autorités, il doit servir de référence pour les options d'aménagement, les accès et l'organisation des circulations.

Les trottoirs devront être remis en état jusqu'aux limites du Val Benoit. Le recours à des pavés de béton de teinte et texture similaires est admis.

L'aménagement du carrefour de la rue Mandeville avec la rue Ernest Solvay ne présente pas une configuration optimale tant pour la circulation de véhicules que de vélos et de piétons. Il est à améliorer selon les dispositions suivantes :

- les girations du raccord de la rue Mandeville au carrefour avec la rue Ernest Solvay devront permettre à une voiture de croiser un poids-lourd ;
- au coin des rues Mandeville et Ernest Solvay, des aménagements seront réalisés afin de maintenir l'accès aux voies SNCB de la ligne 125 ;

**(plan d'aménagement spécifique n° D.10.)**

(Il est toutefois à noter que ces dispositions permettent de réaliser deux bandes de circulation mais pas les trois nécessaires pour le tourne-à-droite vers la rue Mandeville eu égard à la largeur disponible).

L'égout de l'avenue du Tilleul sera déplacé suite à la construction de la sous-station dans le pilier du pont des Tilleuls.  
(plan d'aménagement spécifique n° D.11.)

## **2. Tronçon GUILLEMINS.**

La zone de plantation prévue au pied du mur de la SNCB dans l'axe de l'avenue Digneffe sera végétalisée avec des essences grimpantes.

L'îlot directionnel à l'entrée de la rue de Namur sera franchissable afin de permettre à un camion de pénétrer dans la rue.  
(plan d'aménagement spécifique n° D.12.)

La surface soustraite à la voirie communale sur la place Général Lemans devra être modifiée afin de correspondre à l'alignement de l'avenue Emile Digneffe et la rue de Namur tout en laissant un trottoir d'une largeur de 3 mètres.  
(plan d'aménagement spécifique n° D.13.)

Des zones de livraison sur la place Général Lemans seront aménagées sur les espaces de stationnement tout en veillant à la compatibilité avec l'implantation des arbres.

Le rayon de giration entre la rue Varin et la rue Lessoine devra être adapté afin que les poids-lourds puissent effectuer aisément leur manœuvre de giration.  
(plan d'aménagement spécifique n° D.14.)

Le dévoiement au carrefour entre la rue Varin et la rue Dossin devra être franchissable afin que les poids-lourds puissent effectuer aisément leur manœuvre de giration.  
(plan d'aménagement spécifique n° D.15.)

Le revêtement de la plateforme du tram dans le tronçon de la rue Varin compris entre la rue Lessoine et la rue Dossin sera durci par du béton afin de permettre le dépassement éventuel et exceptionnel sur le GLO. Toutefois, dans cette hypothèse, la verdurisation du solde du GLO pourra être supprimée au vu de la faible superficie restante.

Les égouts de la rue Varin devront être désaffectés et reposés hors du GLO du ou des cotés des habitations en diamètre 400 mm. Dans le tronçon où cela n'est pas possible, l'égout sera renouvelé entièrement en diamètre 400 mm. Vu l'agrandissement du trottoir préconisé ci-dessus, il est possible d'opérer le déplacement sur toute la longueur.  
(plan d'aménagement spécifique n° D.16.)

L'aménagement de l'esplanade des Guillemins doit garantir cohérence et continuité, et doit créer du lien entre les travaux d'aménagement en cours devant la gare et ceux réalisés en bord de Meuse. Cet espace sera envisagé d'un seul tenant, comme une grande respiration urbaine entre la gare et les bords de Meuse d'une part, entre le quartier de Fragnée et celui des Guillemins d'autre part. Il convient donc de respecter la trame de composition générale pour l'implantation des arbres, et d'ajuster ou caractériser mieux certains espaces.

L'aménagement de l'esplanade devra donc respecter les principes suivants :

- l'implantation des arbres, en alignement ou de manière aléatoire, sera revu pour conforter tant les axes longitudinaux et le lien avec les aménagements de la place devant la gare, que les transversalités ;
- la zone minérale de l'esplanade des Guillemins située au droit du Centre de Design sera élargie afin d'assurer la transversalité et le lien avec le nouveau quartier.  
L'implantation du passage pour piétons situé à droite de la zone minérale devra ainsi être déplacé ;

- l'espace singulier en bordure de l'assiette des bus, ponctué par le totem de J.Glibert dans le cadre de l'aménagement de la place, constitue un lieu « charnière », à l'intersection des aménagements et des cheminements. Il sera donc complété par un arbre singulier, de position, permettant d'agrémenter les fonds de perspective et d'améliorer le guidage des cheminements.

**(plan d'aménagement spécifique n° D.18.)**

*(n.b. le plan d'aménagement spécifique n°D.17 est sans objet).*

Les aménagements de type jets d'eau seront détectables grâce à une bordure à grand chanfrein 16/4 afin que les personnes non-voyantes ne soient pas surprises ou incommodées.

Pour mémoire, la décision du conseil communal du 24 juin 2013 relative à la voirie communale à hauteur du bâtiment SPF Finances (FEDIMMO) est illustrée au **plan d'aménagement spécifique n°D.19.**

Les largeurs de giration de la rue Paradis et de l'avenue Blonden devront être revues car elles sont identiques à la chaussée en ligne droite.  
**(plan d'aménagement spécifique n° D.20.)**

L'itinéraire cyclable suggéré de l'esplanade des Guillemins devra se prolonger sur l'avenue Blonden jusqu'au carrefour avec la rue des Guillemins, dans la même philosophie que sur le reste du tracé concernant les espaces de circulation mixte

### **3. Tronçon BLONDEN**

L'aménagement de l'avenue Blonden s'écarte sensiblement de la philosophie paysagère autorisée dans le permis « SPW-DGO1 » relatif aux quais de Meuse. Cette philosophie doit être préservée et le projet du tram doit s'inscrire en continuité de ce permis aujourd'hui en cours de réalisation.

Les aménagements respecteront les principes suivants :

- les trois alignements de platanes prévus dans l'avenue Blonden devront être supprimés et les aménagements paysagers prévus dans le permis des quais de Meuse devront être préservés au maximum afin de conserver la cohérence et la philosophie de l'ensemble du projet proposé par l'architecte paysagiste Corajoud : aménagements de jardins linéaires avec plantation de quelques arbres disposés de manière aléatoire ;
- conformément à la remarque émise dans le cadre du permis d'urbanisme relatif à l'aménagement des quais de Meuse, les plantations d'arbres hautes-tiges comprises dans les îlots d'espaces verts entre la rue Paradis et la rue des Vingt-Deux auront un espacement compris entre 12 et 15 mètres entre chaque tige afin d'avoir un développement libre du port ;
- la Bêchète de Pierre Pétry située au boulevard de la Sauvenière sera repositionnée sur l'avenue Blonden à hauteur de la rue des Vingt-Deux en étroite collaboration avec l'artiste et les services communaux de la Ville de Liège ;
- l'intégration de l'axe mode doux entre les platanes existants de l'avenue Blonden devra se faire en préservant au maximum les aménagements paysagers du paysagiste Corajoud dans le projet des quais de Meuse ;
- l'espace cyclo-pédestre latéral aux platanes, côté impair des habitations de l'avenue Blonden, prévu dans le projet de réaménagement des quais de Meuse devra être réduit à une largeur de 1,5 mètre au profit d'aménagement de jardins linéaires.
- La perspective depuis la rue des Guillemins et son système d'implantation des arbres doivent trouver un écho avec l'implantation oblique de deux arbres ;

**(plan d'aménagement spécifique n° D.21.)**

#### **4. Tronçon AVROY.**

L'extrémité du parc d'Avroy permet de restaurer les alignements d'arbres entre le parc et l'avenue Blonden et d'intégrer harmonieusement les cheminements cyclo-pédestres du parc, de la piste cavalière et de la piste cyclable qui sera implantée sur l'ancien site propre des bus. De nouveaux arbres seront donc implantés pour rencontrer cet objectif, en concertation avec les services communaux.

**(plan d'aménagement spécifique n° D.22.)**

Dans ce cadre, le mémorial Rogier doit aussi être mis en valeur par ces réaménagements, en créant une véritable « placette » d'entrée de parc à cet endroit ;

Le carrefour entre le boulevard d'Avroy et l'avenue Rogier autour du parc d'Avroy ne sera pas aménagé sur un plateau surélevé ;

La sortie de la rue Raikem n'a pas besoin d'être régulée et ne devra donc pas être équipée de feux de signalisation. Les traversées piétonnes permettant de rejoindre cette rue doivent être resserrées.

Le projet intégrera une entrée/sortie de l'axe cycliste Blonden-Avroy avec la rue des Guillemins via un feu cycliste spécifique.

A hauteur du parc d'Avroy, en bordure de l'avenue Rogier, le GLO sera écarté uniformément du parc de 0,80 m en réduisant ainsi l'Ilot à 1 m de manière à diminuer au maximum le risque d'impact sur le réseau racinaire des arbres à préserver. Dans le cadre de l'exécution des travaux, les précautions adéquates sont prises, notamment au niveau des techniques de fouilles.

Le revêtement de sol devant le Monument national à la Résistance sera prolongé jusqu'à la bordure de la chaussée de l'avenue Rogier. Il y a lieu de recourir au même matériau (pierre bleue) en utilisant des dalles d'un format adapté à la situation et aux contraintes techniques eu égard à la proximité du GLO.

Les avaloirs seront également reportés en amont et en aval de ce revêtement afin d'éviter les risques de chute.

La largeur de la chaussée de l'avenue Rogier devra être uniforme.

La chaussée du tour de parc devra avoir une largeur minimum de 7 mètres.

Deux bandes de circulation sur le boulevard d'Avroy à hauteur du boulevard Piercot devront être maintenues jusqu'à l'avenue Destenay avec une régulation des traversées piétonnes et cyclistes. Le tourne-à-droite du boulevard d'Avroy vers le boulevard Piercot sera mixte avec la bande de tout droit. Le tourne-à-droite du boulevard Piercot vers le boulevard d'Avroy sera en perte de priorité.

Les connexions entre les rues Jardin Botanique et Augustins et la future piste bidirectionnelle du parc d'Avroy seront assurées pour les cyclistes via deux traversées double sens régulées. Les modalités précises de ces connexions seront concertées avec les services de la Ville de Liège.

Sur l'espace « Charlemagne », des bandes cyclables suggérées, via un cloutage, seront établies entre la future piste bidirectionnelle du parc d'Avroy (ex-site des bus) et le boulevard Piercot.

Le stationnement de l'avenue Rogier juste avant le carrefour avec le boulevard Piercot ne devra pas être réduit, hormis les contraintes réglementaires et générales relatives aux distances minimales entre stationnement et traversées piétonnes.

L'aménagement restituera les raccordements d'eau et d'électricité existants et destinés aux métiers de la foire, en concertation avec les services communaux de la Ville de Liège.

Le site propre des bus le long du parc d'Avroy sera déclassé au profit du parc et des cyclistes, depuis la rue Darchis jusqu'à la rue des Guillemins. Il sera également sécurisé par des bornes amovibles lorsqu'il sera désaffecté.

Le site propre des bus situé dans le périmètre d'intervention, à hauteur de Charlemagne, sera aménagé en piste cyclable bidirectionnelle D7 sur une largeur de 3,50 mètres en asphalte de couleur « ocre » d'une part, en extension du parc d'autre part, pour amorcer la reconversion de ce « couloir bus ». Par ailleurs, pour un aménagement par tronçons cohérents, cette réhabilitation du site propre bus sera étendue en charge d'urbanisme jusqu'à la rue Darchis. Cette condition modifie notamment le périmètre d'intervention initial.

Les abris voyageurs de la station CHARLEMAGNE seront réalisés à l'aide d'une structure la plus légère possible et de panneaux complètement vitrés, sans panneau publicitaire de manière à ne pas impacter la perspective paysagère vers Piercot. Un seul panneau transversal pourra être utilisé pour l'information d'intérêt général et celle du réseau TRAM ;

La continuité de la future piste bidirectionnelle D7 du parc d'Avroy (ex-site des bus) sera conservée à hauteur du site propre unidirectionnel des bus maintenu à partir de la rue Darchis. Cette piste bidirectionnelle (côté circulation) jouxtera le site bus (côté parc). (plan d'aménagement spécifique n° D.23.)

A hauteur de l'avenue Destenay, les traversées régulées actuelles pour les bus seront dédiées aux cyclistes. Les largeurs de traversées pourront être adaptées. La piste bidirectionnelle se prolongera en zone suggérée côté « Saint-Gilles » dans l'espace central du Pont d'Avroy. La possibilité d'établir une connexion vers la rue Hazinelle sera évaluée avec les services de la Ville de Liège.

L'entrée de la rue Hazinelle sera configurée de manière à permettre le passage d'un semi-remorque dans la rue sans mordre sur les trottoirs.

Au vu de la forte fréquentation prévue pour la station « Pont d'Avroy », la traversée piétonne à hauteur de la rue Hazinelle sera régulée.

La réalisation d'une sortie régulée SUL venant de la rue d'Hazinelle sera évaluée dans l'aménagement du carrefour eu égard à la cohérence des itinéraires cyclistes Pont d'Avroy et Piercot-Saint-Rémi (de part et d'autre) et les difficultés d'intégration de son prolongement sur l'espace central.

L'aménagement de la zone autour du carrefour « Pont d'Avroy » doit renforcer la convivialité, répondre aux besoins des nombreux usagers qui fréquentent cet espace, constituer l'amorce du parc d'Avroy et créer un lien paysager entre ce parc et le boulevard planté de la Sauvenière. Pour rencontrer ces objectifs, les aménagements respecteront les principes suivants :

- l'alignement d'arbres sur l'espace central du Pont d'Avroy devra être supprimé afin de dégager un plus grand espace cyclo-pédestre ;
- l'implantation des arbres est à modifier pour tenir compte de la forme de l'espace et de l'axe Saint-Gilles / Pont d'Avroy, et pour identifier des continuités dans les alignements d'arbres ;

- les nouveaux arbres prévus devant la banque Delen ne devront pas être plantés afin de maintenir la perspective vers le bâtiment. Par ailleurs, un arbre de position existe aujourd'hui à cet endroit. Il marque l'espace et ne doit pas être mis en concurrence avec d'autres ;
- les ombrelles du Pont d'Avroy devront être maintenues à cet endroit mais repositionnées en fonction du projet d'aménagement et en étroite collaboration avec l'artiste et les services communaux de la Ville de Liège ;
- un passage pour piétons devra être aménagé au pied de la rue Saint-Gilles.

**(plan d'aménagement spécifique n° D.24.)**

La bande cyclable centrale suggérée en Pont d'Avroy devra pouvoir se connecter en toute sécurité avec les aménagements cyclables existants au niveau du Boulevard de la Sauvenière, et vice-versa ainsi que depuis et vers la rue Saint-Gilles (sortie de SUL à intégrer) en identifiant les espaces de circulation des uns et des autres.

**(plan d'aménagement spécifique n° D.25.)**

### **5. Tronçon CENTRE.**

L'abattage systématique de l'ensemble des Sorbus Intermedia « Brouwers » sur la section courbe du boulevard de la Sauvenière sera compensé par une replantation de sujets mieux adaptés de **Sorbus X thuringiaca 'Fastigiata'** au lieu de la variété d'arbres proposée (Sorbus Aria '...).

La largeur du passage automobile sur le GLO de part et d'autre de la station Lonhienne devra être réduite afin de dissuader le demi-tour des véhicules venant d'Avroy en amont de la station et le mouvement de tout droit entre la rue Xavier Neujean et la rue Lonhienne. Les modalités précises à mettre en œuvre seront concertées avec les services de la Ville de Liège.

La continuité de la piste cyclable marquée sur tout le boulevard de la Sauvenière sera maintenue à hauteur de la station Lonhienne, il y a lieu de récupérer un mètre sur les quais de station qui passeront de 4,50 à 3,50 mètres, ce qui porte les chaussées à une largeur de 7,70 mètres. Il y a lieu de répartir cette largeur de la manière suivante : 70 cm de zone tampon, 1,30 mètre de piste cyclable, 2,80 mètres de bande de tout droit et 2,90 mètres de bande de tourne-à-gauche ;

Le rond-point situé au bout du boulevard de la Sauvenière à hauteur de l'Opéra présentera un diamètre libre de 28 mètres afin de permettre aux poids-lourds et aux pompiers de faire demi-tour (obligatoire en venant du boulevard). Le mobilier urbain sera disposé pour permettre les girations au diamètre indiqué.

La modification de l'accessibilité au parking Opéra sera prise en charge par le demandeur.

Les aménagements proposés place de la République Française en mesures induites par le passage du tram devront plutôt bénéficier aux piétons. L'implantation de nouveaux arbres risque aussi de contribuer à la confusion paysagère, alors que ce site est déjà occupé par de nombreux arbres. Les aménagements devront donc respecter les principes suivants :

- La circulation des véhicules sortant du parking Opéra n'est pas compatible avec l'exploitation de la gare pour autobus. Il y a donc lieu de maintenir le séparateur de trafic existant entre la gare bus et les voies voitures. La mise à sens unique Opéra vers Université de ce tronçon, son rétrécissement à une seule voie de circulation, l'élargissement des trottoirs et le maintien d'une zone de livraison côté commerces.
- l'alignement d'arbres supplémentaire de la place République Française prévu dans le projet n'est donc plus à envisager. Par contre, deux arbres sont à planter pour compléter l'alignement existant.
- Cette condition modifie notamment le périmètre d'intervention.

**(plan d'aménagement spécifique n° D.26.)**

Les mâts d'éclairage public existants de la rue de Bruxelles, face à l'îlot Saint-Michel et de la rue Joffre, côté opposé à l'îlot Saint-Michel, n'ont pas besoin d'être déplacés et seront maintenus en place.

La fontaine de la place Saint-Lambert ne pourra pas être replacée sur le nouveau rond-point en raison du plafond du parking. La relocalisation de cette œuvre, en l'absence de toute proposition concrète dans le cadre du présent dossier devra faire l'objet d'une demande de permis. Le principe de la prise en charge par le maître d'ouvrage devrait être retenu, mais la charge en résultant ne peut être précisée actuellement. Dans l'attente, la fontaine sera stockée en lieu sûr en accord avec les services de la Ville de Liège.

A hauteur de la place Saint-Lambert, une traversée cycliste double sens régulée de et vers Féronstrée sera intégrée afin d'assurer la continuité de l'itinéraire cyclable.

L'implantation du tram modifie de manière sensible l'accessibilité au Cœur historique. Tel que déposé, le projet privilégie les flux de « sortie de ville », depuis les quais vers le Cadran, alors que d'autres itinéraires attractifs existent. Par contre, l'accès au Cœur historique depuis le Cadran est fortement pénalisé et impose la traversée du quartier d'Outremeuse pour retrouver les quais via la Place des Déportés, alors que ce lieu va en outre être considérablement sollicité. Il est donc préconisé de restituer un accès au Cœur historique sans traverser la Meuse. Le sens de circulation actuel dans la rue Cathédrale est donc à conserver, la rue Nagelmackers sera mise à sens unique de la rue Cathédrale vers le quai (sens inversé par rapport à la situation actuelle) afin de permettre des mouvements de tourne-à-droite et de tourne-à-gauche régulés par feux depuis Nagelmackers vers les quais, via un nouveau carrefour.

**(plans d'aménagement spécifiques n° D.27A. – D.27B.)**

Pour améliorer l'accessibilité au quartier Cathédrale, un tourne-à-gauche direct depuis le pont des Arches vers la rue Cathédrale devra aussi être créé avec une bande de présélection supplémentaire.

**(plan d'aménagement spécifique n° D.27C.)**

Perpendiculairement sur la rue Léopold afin de ralentir les véhicules avec un effet de chicane et de donner des trottoirs plus conviviaux, la traversée du GLO à cet endroit devra être en béton désactivé. Toutefois, la géométrie proposée par la Ville ne permet pas le passage des camions de livraisons des nombreux commerces de la rue. Lors de l'élaboration des plans d'exécution, ce principe sera intégré, tout en permettant le passage de ces camions.

**(plan d'aménagement spécifique n° D.28.)**

Une traversée piétonne sera réalisée au milieu de la rue Léopold de manière à favoriser les liens entre le quartier Souverain Pont Cathédrale et le quartier Neuvise. Conformément au souhait de la DGO1- Direction des Routes de Liège, gestionnaire de cette voirie, cette traversée se fera en face de l'habitation démolie qui a subi l'explosion.

Le projet du tram implique la mise en piétonnier de la rue Pied du Pont des Arches. Elle devra donc être équipée au minimum de bornes automatiques si cela est techniquement possible (sur culée du pont !). En cas d'impossibilité technique, des bornes amovibles seront placées à son entrée du côté du pont des Arches.

La largeur de la chaussée de la rue Léopold au carrefour avec la rue de la Cité devra être maintenue à 6 mètres hors filets d'eau.

La régulation du carrefour entre les rues de la Cité et Léopold devra intégrer l'ensemble des mouvements pour les cyclistes, en parallèle aux piétons.



L'aménagement de la zone autour de la rue de la Cité sera revu de manière à améliorer la convivialité du lieu et apporter plus de sens, les aménagements respecteront les principes suivants :

- Un seul arbre de position est à planter, en fond des deux perspectives (depuis la rue Léopold d'une part, depuis le quai d'autre part) et en concertation avec les services communaux ;
- Les revêtements devront identifier les cheminements historiques (Pied du Pont des Arches/Neuvice) et valoriser la présence de la fontaine à l'entrée de la rue Neuvice ;
- Le rond-point « Cité » ne sera pas aménagé sur un plateau surélevé ;
- L'aménagement de la petite placette au droit des immeubles n° 5 à 12 existants aujourd'hui sera conservé.
- Une traversée pour les cyclistes, parallèle à la traversée piétonne, devra être prévue au niveau du rond-point « Cité » Cette traversée se situera à l'ouest du rond-point de manière à connecter l'axe cyclable le long de la Meuse à l'espace piétonnier Cité / Neuvice.  
**(plan d'aménagement spécifique n° D.29.).**

Un itinéraire cyclable sera réalisé sur les quais jusqu'à la rue de la Cité. Conformément aux aménagements prévus sur le quai de Coronmeuse, cet itinéraire se matérialisera par une bande cyclable suggérée afin d'assurer la meilleure cohabitation piéton-cycliste à l'instar de l'aménagement sur le quai de Coronmeuse.

La largeur de la chaussée des quais de la Batte sera de 6 mètres hors filets d'eau afin de permettre le croisement facile de deux poids-lourds.  
**(plan d'aménagement spécifique n° D.30.).**

Les passages pour piétons du carrefour Saint-Jean-Baptiste seront rapprochés du centre du carrefour.

L'aménagement comprendra un niveau d'équipement similaire à l'existant (les raccordements d'eau et d'électricité) destinés aux marchands de la Batte en concertation avec les services communaux de la Ville de Liège.

La rue Saint-Georges est un piétonnier, son accès pourra donc se faire au moyen d'un trottoir traversant. La bordure sera infléchi au droit du filet d'eau et non 2 mètres derrière celui-ci.

Le rond-point Hongrée aura un diamètre de 26 mètres hors filet d'eau afin de permettre la giration des poids-lourds et des Pompiers. Le centre du rond-point devra être décalé vers la Meuse.  
**(plan d'aménagement spécifique n° D.31.).**

Depuis le cheminement le long des quais, une connexion cyclable sera assurée avec la rue Hongrée, via une traversée cycliste-piétons de la même manière qu'au giratoire « Cité ».

La largeur de la chaussée du quai de Maestricht sera de 6 mètres hors filets d'eau afin de ne pas donner un caractère trop routier à la chaussée.

Le nouvel égout sous le piétonnier du quai de Maestricht sera positionné à plus de 5 mètres des troncs des arbres existants.

L'implantation de la sous-station 9 enterrée quai de Maestricht se fera en tenant compte de la présence du grand collecteur.

La largeur du palier de l'escalier en colimaçon entre le quai et le pont Saint-Léonard devra avoir au minimum 2 mètres afin de permettre le croisement de deux piétons.

La largeur de la chaussée de la rue des Aveugles sera de 6,50 mètres filets d'eau compris afin de ne pas donner un caractère trop routier à la chaussée.

En section courbe, la largeur de 7 mètres de l'entrée de la rue des Aveugles sera revue afin de permettre le croisement d'un poids lourd et d'une auto.  
**(plan d'aménagement spécifique n° D.32.)**

Une zone de livraison sera aménagée dans la rue des Aveugles en prolongement de la zone BUS.

En concertation avec les services de la Ville de Liège, la liaison piétonne entre la rue Féronstrée et la rue Saint-Léonard sera optimisée sans rendre ingérable l'ensemble des mouvements par une régulation complexe et sans effet pervers sur le fonctionnement de la ligne de tram (risque de blocage de véhicules sur le GLO). Les mesures qui pourraient être prises ne devraient pas entraîner de modification des aménagements en « dur », ni de régulation particulière.

Le stationnement dans la rampe du pont Saint-Léonard sera maintenu.

Le passage pour piétons situé au pied du pont Saint-Léonard sera translaté au droit des escaliers menant à la place des Déportés.

La courbure du bord de voirie au pied des auvents de l'esplanade Saint-Léonard sera uniforme.

Le carrefour entre le quai Saint-Léonard et la place des Déportés ne sera pas aménagé sur un plateau surélevé.

Une bande cyclable suggérée sera aménagée sur la place des Déportés le long du tracé du tram et se connectera d'une part, à la traversée prévue sur le quai et d'autre part, à la rue Féronstrée et au rond-point Saint Léonard. Cette bande sera suggérée à l'aide de clous et implantée précisément en concertation avec les services de la Ville.

Les abris voyageurs de la station « DEPORTES » (vers Herstal – à hauteur du Curtius) seront réalisés à l'aide d'une structure la plus légère possible et de panneaux complètement vitrés, sans panneau publicitaire de manière à ne pas impacter la perspective paysagère vers l'ensemble muséal. Un seul panneau transversal pourra être utilisé pour l'information d'intérêt général (manifestations de l'ensemble muséal) et celle du réseau TRAM .

## **6. Tronçon SAINT-LEONARD – CORONMEUSE.**

La largeur de la chaussée du quai Saint-Léonard prévue dans le projet aura une largeur minimale de 6 mètres hors filets d'eau.  
**(plan d'aménagement spécifique n° D.33.)**

Au niveau du carrefour avec la rue Marengo, la largeur de la chaussée des quais est trop étroite pour y implanter trois bandes de circulation comprenant en plus une bande de tourne-à-gauche. Celle-ci aura une largeur minimale de 9 mètres hors filets d'eau.  
**(plan d'aménagement spécifique n° D.34.)**

L'alignement d'arbres de 1ère grandeur sur le quai Saint-Léonard est positionné au-dessus de l'égout, il ne peut donc être envisagé sans un déplacement de l'égout ; ce qui ne peut être réalisé à coût raisonnable. Aussi, pour permettre de maintenir les objectifs paysagers, seront envisagés :

- la plantation d'un double alignement d'arbres de 3ème grandeur de part et d'autre du GLO, en concertation avec les services communaux. La densité compensera ici la grandeur et créera par ailleurs des aires de repos ombragées côté Ravel. Les essences préconisées sont le *Tilia cordata* 'Roelvo', le *Tilia cordata* 'Corzam', et le *Tilia platyphyllos* 'Orebro'.
- Pour assurer la pérennité de l'égout, les arbres situés en bordure de voirie devront être plantés en fosse de dimensions suffisantes pour garantir leur bon développement, ce qui nécessitera vraisemblablement de diminuer le nombre de places de stationnement de ce côté de la voirie. Cette diminution apparaît cependant tout à fait admissible en regard des besoins en stationnement. Par ailleurs, la profondeur de l'égout étant variable, la fosse devra garantir une épaisseur de pleine terre suffisante, de l'ordre de 1,40 mètre, si possible.
- Cette fosse sera réalisée dans un ouvrage qui sera dimensionné de manière à éviter toutes sollicitations complémentaires de la structure de l'égout, toutes infiltrations de racines dans celui-ci tout en autorisant un certain déploiement latéral des racines. Cet ouvrage fera l'objet d'un dossier technique spécifique et détaillé devant être validé par les services communaux de la Ville de Liège. Les alignements sont aussi à compléter par endroit.  
**(plan d'aménagement spécifique n° D.35.)**

Les bandes de pierres naturelles de la promenade du quai Saint-Léonard devront être remplacées par un autre matériau (ou par recours à des pierres naturelles sciées, planes) qui maintiendra le cheminement rigoureusement plan afin de le rendre le plus confortable possible. Celui-ci devra être de teinte grise (ou de la couleur de la pierre naturelle initiale) afin de maintenir la qualité esthétique de l'aménagement des quais. Cette modification ne peut avoir d'effet sur la composition au sol alternant les bandes planes et les surfaces planes.

La zone cyclable suggérée sur les quais de Meuse sera interrompue au point « noir » étroit situé à hauteur de la place des Déportés afin d'attirer l'attention du cycliste sur la priorité du piéton.

Depuis le cheminement cyclable le long des quais, le projet intégrera des connexions avec les rues Marengo, Laport, Goswin, Armuriers, des Bayards et aux Chevaux qui se traduiront par la pose d'un feu cycliste spécifique. Il y a toutefois lieu de s'assurer préalablement de l'impact de l'augmentation du nombre de carrefours régulés sur de courtes distances et avec une interdistance variable, ce qui pourrait rendre la création « d'ondes vertes » impossible.

La largeur de la zone de stationnement des quais du côté des habitations sera mise uniformément à 2,50 mètres pour permettre le stationnement de véhicules de plus grand gabarit. Cette augmentation pourra s'effectuer en reprenant 50 cm sur le trottoir.

Les bordures de la berme centrale des quais seront remontées à l'approche des passages pour piétons afin de servir d'îlot refuge pour les piétons (pour rappel, cette mesure est déjà prévue au projet).

Hors des carrefours, la berme centrale des quais devra rester libre d'obstacle (sans implantation de mâts d'éclairage,...). Les luminaires seront accrochés sur console en façade à la mitoyenneté (pour rappel, cette mesure est déjà prévue au projet).

Les passages pour piéton coté centre-ville des carrefours Marengo et Commandant Marchant pourront être supprimés pour permettre une régulation du carrefour plus fluide.

Les girations du carrefour de montée sur le pont Atlas, de l'entrée et de la sortie du pont Atlas, de la descente et du carrefour de la Câblerie sont trop resserrées et seront revues suivants les schémas suivants :

**(plans d'aménagement spécifiques n° D.36 – D.37 – D.38).**

Une zone de stationnement sera aménagée sur le quai Saint-Léonard à hauteur de l'Athénée Royal Liège Atlas.

Les bandes de circulation sur le quai de Coronmeuse ne présentent pas la même largeur. Celles-ci seront portées à une largeur équivalente de 2,90 mètres hors filets d'eau. La largeur ainsi gagnée sera reportée non pas sur l'îlot central mais bien sur le trottoir entre le GLO et les bandes de circulation.

**(plan d'aménagement spécifique n° D.39.).**

Les frênes rouges *Fraxinus pennsylvanica* prévus sur les quais de Coronmeuse, non indigènes, seront remplacés par des chênes des marais *Quercus palustris*.

Le long du quai de Coronmeuse, un mur de soutènement et un garde-corps empêchent les piétons d'accéder rapidement à la Darse, ce qui a pour effet de ne pas favoriser la relation avec le quartier. La refonte de l'espace public, tant le quai de Coronmeuse dans le cadre du tram que la Darse dans le cadre du développement de l'éco-quartier à venir sur le site de Coronmeuse, doivent permettre de corriger cette situation pour favoriser les liens entre le quartier futur et celui existant. Dans le cadre des travaux du tram, le profil de voirie devra être corrigé en lui donnant une pente unique montante vers la darse. La hauteur du soutènement sera ainsi environ réduite de moitié, ce qui permettra de favoriser un franchissement plus aisé lors de la requalification du quai de Darse.

Le cheminement cyclo-pédestre le long du mur de la darse se réduit fortement au lieu de s'élargir à l'approche du rond-point entre les voiries du quai de Coronmeuse, la rue Saint-Léonard, et la rue du Tir. Cela est dû à l'aménagement proposé qui permet, contrairement à la situation actuelle, aux camions de sortir de la rue Saint-Léonard directement vers le quai de Coronmeuse. L'aménagement devra être réalisé de manière à contraindre les camions sortant de la rue Saint-Léonard à faire le tour du rond-point avant de reprendre le quai de Coronmeuse. Toutefois, dans cette nouvelle configuration, il y a lieu de vérifier la trajectoire des véhicules venant de Herstal et poursuivant tout droit vers le centre de Liège, il est primordial que la manœuvre soit possible et aisément réalisable.

Cette contrainte, existante aujourd'hui et tout à fait admissible, permet de ne pas créer le dévoiement des chaussées et du GLO sur le quai de Coronmeuse tel que prévu aux plans. Cette modification des alignements de chaussée permettrait ainsi de ne pas réduire le cheminement cyclo-pédestre et de ne pas rompre les alignements d'arbres entre le quai et la place de Coronmeuse.

**(plan d'aménagement spécifique n° D.40.)**

L'aménagement de la zone autour de la place Coronmeuse présente une densité d'arbres excessive et des alignements pas toujours cohérents. Sans trahir les concepts, il convient de simplifier les aménagements.

Ils respecteront les principes suivants :

- le nombre d'arbres très important crée une ambiance confinée sur la place en journée et un sentiment d'insécurité la nuit. D'autre part, ces arbres coupent toutes les perspectives paysagères. Il y a lieu de revoir la composition de la place en réalisant

d'une part un triple alignement d'arbres qui épouse les courbes du bâti et, d'autre part, une implantation moins dense et plus aléatoire de l'autre côté de la station de tram. De ce côté, les arbres devraient s'implanter dans des zones engazonnées ou de plantations couvrantes, en suivant le dessin du revêtement, et en diminuant de densité au fur et à mesure de l'éloignement de la station vers la Meuse. Ce concept crée aussi déjà un lien avec le quartier à venir sur « l'île » de Coronmeuse. Cette implantation permet en outre de profiter du relief et de mettre en scène la station située au bas de cet « amphithéâtre » ;

- l'implantation des arbres côté gare des bus est aussi à améliorer pour présenter une grille d'arbres cohérente ;
- les passages pour piétons sont à localiser à des endroits plus stratégiques, pour renforcer les cheminements entre le quartier ancien et celui à venir ;
- les passages pour piétons sont à localiser à des endroits plus stratégiques, pour renforcer les cheminements entre le quartier ancien et celui à venir ; Toutefois, les endroits « stratégiques » du plan D.40 ne sont pas acceptables ; la traversée piétonne vers le centre est situé entre un accès carrossable d'un immeuble et l'accès carrossable au futur hôtel, la suivante coupe la zone d'arrêt de bus en deux et supprime 25m de zone d'arrêt. Il y a donc lieu d'adapter leur position en conséquence.
- la limite du périmètre d'intervention est à modifier, tout en restant dans le domaine public, pour épouser les limites physiques existantes et présenter ainsi un aménagement cohérent en lui-même, sans rester en attente de la réalisation du nouveau quartier dont le planning reste inconnu à ce jour. Le nouveau revêtement autour de la station du tram sera ainsi réalisé de manière symétrique des 2 côtés du GLO.
- Par ailleurs, pour créer la transition avec les aménagements existants qui seront maintenus et permettre des cheminements sécurisés, lisibles et confortables vers la station, un aménagement provisoire sera réalisé ; il comprendra une zone de pelouse et un double cheminement cyclo-pédestre en asphalté ocre ou similaire ;
- les érables planes Acer platanoïdes Eurostar sont sous licence et présentent donc des problèmes d'approvisionnement. Ils seront substitués par des érables planes Acer platanoïdes ;
- les frênes rouges Fraxinus angustifolia 'Raywood, non indigènes et non mellifères, devront être substitués par des chênes des marais Quercus palustris

**(plan d'aménagement spécifique n° D.40.)**

Des zones cyclables suggérées devront être intégrées à hauteur de la station Coronmeuse afin d'assurer les cheminements de et vers l'éco-quartier, Herstal et la rue Hayeneux.

La limite de la place de Coronmeuse devra correspondre à la limite du bâtiment de l'ancienne patinoire. La voirie le long du bâtiment sera adaptée pour créer un autre lien avec les voiries existantes dans le parking.

**(plan d'aménagement spécifique n° D.41.)**

Le rayon de sortie du rond-point entre les voiries du Boulevard Ernest Solvay, rue Hayeneux, et Place de Coronmeuse vers le centre-ville devra être corrigé. La DGO1 a marqué son accord par courrier du 13 janvier 2014.

La largeur de chaussée du boulevard Ernest Solvay devra être portée à 6 mètres hors filets d'eau afin de permettre à un bus de sortir de son arrêt sans empiéter sur la deuxième bande. La DGO1 a marqué son accord par courrier du 13 janvier 2014.

## 7. Tronçon BRESSOUX.

La largeur des voiries de l'anneau au carrefour de l'avenue de Lille, avenue Georges Truffaut et Pont Atlas sera adaptée pour permettre l'aménagement de deux bandes de circulation. **(plan d'aménagement spécifique n° D.42.)**

La dolomie qui sera mise en œuvre autour de la station « Avenue de Lille » devra être stabilisée.

Afin d'améliorer l'esthétisme de la zone, un alignement unique de mâts de LAC sur l'axe pont – « rond-point » – Avenue de Lille sera réalisé en les positionnant tous au centre du GLO.

L'aménagement proposé autour de la station de l'avenue de Lille n'est pas optimal et pourrait mieux considérer la situation existante.

Il convient donc de respecter les principes suivants :

- les 26 marronniers d'Inde de l'avenue de Lille, qui ont une valeur d'agrément importante, seront conservés intégralement et complétés par les arbres manquants. Pour ce faire, le carrefour Marneffe – Rassenfosse sera donc maintenu à sa position actuelle.
- le trottoir de l'avenue de Lille entre Paul-Joseph Carpay et Ernest Marneffe ne sera pas élargi. Le trottoir actuel sera à maintenir et, contrairement à ce qui est prévu aux plans, il permettra d'écarter la chaussée de l'avenue de Lille des marronniers existants ; plutôt que de la rapprocher ;
- la plantation d'un nouvel alignement de marronniers en bordure de trottoir côté Sud de l'avenue de Lille n'est pas opportune, car elle entre en concurrence avec les marronniers d'Inde. Elle ne sera donc pas réalisée ;
- l'insertion du tram sur la rue Rassenfosse déstructure la lisière du parc de Droixhe par l'abattage d'arbres remarquables, notamment un Gingko Biloba et un Pterocarya. Plusieurs esquisses ont été dessinées pour prendre en compte un maximum des remarques sur l'aménagement de ce site (maintien des arbres avenue de Lille, création de bande de présélection sur la rue Rassenfosse, traversée en plateau devant la sortie de l'école,...). La réalisation de ces esquisses a montré que la prise en compte de toutes ces contraintes ainsi que les impositions générales par rapport à l'interdiction de travailler à des distances inférieures à 4m des arbres ou de modifier leur couronne était impossible. Le plan D.43 représente la proposition de prise en compte d'un maximum de ces contraintes. Dans cette proposition, le maintien de deux arbres n'est pas possible ; toutes les autres contraintes sont rencontrées.
- Les 3 arbres prévus au bout de l'avenue de Lille apparaissent incohérents et ne s'intègrent pas dans la composition d'ensemble du parc de Droixhe, ils devront donc être supprimés

Pour tous ces points, il y a lieu de se référer au **plan d'aménagement spécifique n° D.43.**

Le site central de l'avenue de Lille comprendra une bande cyclable suggérée afin d'assurer la meilleure cohabitation piétons-cyclistes. Cette bande cyclable se connectera, d'une part, avec la traversée cycliste menant au cheminement cyclo-pédestre le long du parc, d'autre part, avec le pont Atlas.

Le stationnement devra être maintenu rue Paul-Joseph Carpay.

Les pistes cyclables marquées en chaussée sur Rassenfosse seront supprimées car elles n'offrent pas de largeurs réglementaires. L'espace récupéré le sera au profit du cheminement cyclo-pédestre le long du parc.

Un passage pour piétons sur plateau devra être aménagé en vis-à-vis des sorties d'école situées rue Rasenfosse.

L'aménagement du carrefour de la rue Rasenfosse avec l'avenue de Lille devra intégrer une 3<sup>ème</sup> bande pour les présélections.

L'aménagement de la nouvelle voirie devra se limiter au droit du bâtiment d'exploitation à la Gare de Bressoux en excluant la partie la rue du Pré Commun.  
(plan d'aménagement spécifique n° D.44.)

L'aménagement de la zone autour du pôle d'échanges de Bressoux consomme beaucoup d'espace. Il ne s'inscrit pas dans une vision élargie et n'organise pas une interface cohérente et qualitative entre le projet d'aménagement défini par le PRU de Droixhe et la zone de Bressoux à reconvertir en zone économique, telle qu'identifiée dans l'avant-projet de RUE, et envisageant l'implantation d'un nouveau Hall des Foires. Considérant ces objectifs, et pour ne pas hypothéquer un projet d'aménagement global, la nouvelle voirie de la rue Dieudonné Defrance doit être inévitablement redressée. Par ailleurs, les éléments suivants sont à considérer :

- les girations des poids-lourds nécessitent d'élargir la chaussée dans un tournant prononcé ;
- une connexion piétonne, cycliste et paysagère cohérente entre la place Louis de Geer et le nouvel espace devra être établie ;
- la configuration du rond-point au pied du pont des Bouhays devra être revue, notamment afin de mieux canaliser les trajectoires des véhicules et de rapprocher les traversées piétonnes.

Ces éléments nécessitent toutefois d'être précisés pour pouvoir évaluer les contraintes sur l'exploitation et sur le fonctionnement des carrefours avec la Place de Geer.

Pour mémoire, conformément à la décision du conseil communal :

- la limite du domaine public permettant l'aménagement de la nouvelle voirie le long du CMDR devra correspondre à la limite du bâtiment  
(plan d'aménagement spécifique n° D.45.)
- l'emprise du domaine public de la nouvelle voirie donnant sur la rue de Droixhe devra correspondre au périmètre d'intervention.  
(plan d'aménagement spécifique n° D.46.)

## CHANTIERS

### GENERALITES

*Article 1 D'une manière générale, l'exploitant prend, au préalable et en temps utile, les contacts nécessaires avec les différents impétrants, concessionnaires et/ou occupants de voirie susceptibles d'être concernés par les travaux en un lieu donné.*

### INSTALLATIONS DE TRANSPORT D'ELECTRICITE

*Art. 2 Afin de garantir la sécurité des personnes, la continuité de l'approvisionnement en électricité et la préservation de toutes les installations concernées, l'exploitant veille au respect des consignes de sécurité définies notamment dans l'avis du 23 mai 2013 de la s.a. ELIA Asset .*

*L'exploitant respecte les distances verticales et horizontales minimales définies par le*

*Règlement général sur les Installations électriques. Cette mise en sécurité doit se planifier au minimum 8 semaines à l'avance.*

*En tenant compte de l'ensemble des documents communiqués par la s.a. ELIA Asset dans les annexes de son avis du 23 mai 2013, l'exploitant, le maître d'ouvrage et/ou le maître d'œuvre désigné, provoque(nt) une réunion préalable afin d'échanger toute l'information utile, d'assurer la sécurité des installations et des intervenants et de valider les modes opératoires envisagés.*

*L'accès aux pylônes éventuellement présents doit demeurer accessible aux services techniques, avec une largeur minimale de trois mètres.*

---

*INSTALLATIONS DE TRANSPORT DE GAZ NATUREL*

---

*Art. 3 Afin de garantir la sécurité des personnes, la continuité de l'approvisionnement en gaz naturel et la préservation de toutes les installations concernées, l'exploitant prend les contacts nécessaires avec la s.a. FLUXYS pour la réalisation des adaptations ponctuelles nécessaires à la compatibilité du projet, notamment aux environs de la station du stade du Standard à Sclessin.*

*L'exploitant, le maître d'ouvrage et/ou le maître d'œuvre désigné, provoque(nt) une réunion préalable afin d'échanger toute l'information utile, d'assurer la sécurité des installations et des intervenants et de valider les modes opératoires envisagés.*

*L'exploitant respecte les conditions suivantes :*

- les lignes du tram croiseront partiellement notre installation aux environs de la rampe d'accès au pont d'Ougrée; afin de protéger mécaniquement notre installation à cet endroit, il sera nécessaire de procéder à la pose d'une ou plusieurs dalles en béton armé au-dessus de notre conduite, et conformément au plan standard joint*
- lors de l'exécution du coffre de l'assiette du nouveau tram, il sera obligatoire de conserver une couche de terre au-dessus de nos installations de minimum 30 cm;*
- lors de la pose de câbles et autres conduites en parallèle ou en croisement avec nos installations, les interdistances telles que stipulées au tableau du point 10 de nos prescriptions générales de sécurité seront strictement respectées;*
- lors de la pose de poteaux et mâts divers (signalisation, caténaires, éclairage, signalisation, etc.), ceux-ci, y compris leur fondation, respecteront obligatoirement une interdistance de minimum 1 mètre par rapport à nos installations;*
- tous les éléments techniques aériens (armoires techniques, cabines électriques, chemins de câbles, etc.) seront implantés à plus de 1 mètre de nos installations;*
- le recouvrement actuel de nos installations ne pourra en aucun cas être diminué;*
- afin de ne pas perturber notre système de protection cathodique, il sera nécessaire d'effectuer certain aménagement, notamment en termes de liaison électrique, entre les installations du tram et nos installations. Tous les travaux en ce sens seront réalisés en collaboration avec notre responsable protection cathodique (M. Roland Raty-02 282 44 19).*
- Le passage d'engins lourds (à partir d'une charge de 15 tonnes par essieu pour deux essieux consécutifs avec une distance de 1.5m entre les axes et de 1.9m entre les roues) est interdit au droit de la conduite sauf mise en place d'une protection adéquate et temporaire approuvée préalablement par la S.A. Fluxys Belgium. En outre, il y a lieu de limiter le nombre d'endroits de passage au strict nécessaire et de mettre en place un dispositif empêchant la circulation aux endroits non protégés.*
- Le stockage de matériaux et matériel est interdit à moins de 5 mètres de part et d'autre de nos installations*
- Si des bornes et/ou balises aériennes de repérage de notre installation devaient être déplacées*



dans le cadre de l'exécution des travaux, il est nécessaire de prendre contact avec notre délégué régional (voir ci-dessous) en tenant compte d'un délai de 48 h. De plus, celles-ci devront être remises en place en concertation avec notre société.

- Il est interdit de planter des arbres dans une zone de 5 m de part et d'autre de nos installations, à l'exception de ceux repris dans la liste jointe.
- Avant de commencer tout travail, l'exploitant prend contact, au moins deux (2) jours ouvrables avant le début des travaux, avec le délégué régional FLUXYS, P. Hugue, tél. +32 4 239 79 79 pour faire baliser les installations de FLUXYS.

L'exploitant respecte en outre les dispositions définies par l'avis du 3 juin 2013 et notamment celles portant « Servitude et prescriptions particulières de sécurité » pour toute parcelle grevée de cette servitude légale.

"Servitude et prescriptions particulières de sécurité"

Les installations de transport de gaz naturel de Fluxys Belgium sont soumises aux dispositions de la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations, et de ses arrêtés d'exécution. L'article H de cette loi interdit expressément tout acte de nature à nuire à ces installations ou à leur exploitation. L'auteur du projet est dès lors tenu de prendre toutes les précautions nécessaires afin d'éviter tout dommage aux installations.

En outre, cet article stipule que l'occupation partielle du domaine public ou privé n'entraîne aucune dépossession mais est constitutive d'une servitude légale d'utilité publique. Il découle de cette servitude que, sur une bande de terrain s'étendant sur toute la longueur des installations, les prescriptions particulières suivantes doivent être respectées :

**A. Activités interdites à proximité des installations de transport (AR11/3/1966)**

L'Article 24 de l'arrêté royal du 11 mars 1966 déterminant les mesures de sécurité à prendre lors de l'établissement et dans l'exploitation des installations de transport de gaz par canalisations, modifié par l'arrêté royal du 24 janvier 1991, précise la largeur minimale de la zone réservée au sein de laquelle les activités suivantes sont interdites :

- la construction de bâtiments, locaux fermés, abris de jardin, car-port, tentes;
- l'entreposage de matériels et de matériaux;
- la modification du profil du terrain (ex.: creusement de fossés ou création de talus, terrassements);
- la présence d'arbres et/ou d'arbustes (hormis ceux mentionnés sur la liste ci-jointe).

La S.A. Fluxys Belgium fixe la largeur de la zone dans laquelle les activités susmentionnées sont interdites à dix (10) mètres, soit de cinq (5) mètres de part et d'autre de l'axe des installations de transport de gaz naturel concernées.

**B. Obligation légale de consultation et d'information (AR 21/9/1988)**

Dans une zone de trente (30) mètres, soit quinze (15) mètres de part et d'autre des Installations de transport (= zone protégée) :

- tout projet sera notifié à la S.A. Fluxys Belgium minimum quinze (15) jours ouvrables avant démarrage des travaux afin qu'elle puisse communiquer les prescriptions particulières de sécurité à respecter avant et/ou pendant la réalisation de ces travaux.
- cette notification obligatoire est d'application tant pour le maître de l'ouvrage, ou en son nom le bureau d'étude / l'architecte, que pour les entrepreneurs et sous-entrepreneurs chargés de la réalisation des travaux.

Elle peut être réalisée de différentes manières :

- Par courrier à l'attention de la S.A. Fluxys Belgium - c/o Infoworks :  
avenue des Arts 31,1040 Bruxelles
- Par fax : 32 2 282 75 54
- Par mail : [infoworks6j@ifluxvs.com](mailto:infoworks6j@ifluxvs.com) <<http://infoworks6j@ifluxvs.com>>
- Ou de préférence par internet : CICC (point de Contact fédéral d'Information Câbles et Conduites) - [www.klim-cicc.be](http://www.klim-cicc.be) <<http://www.klim-cicc.be>> (ou alternativement [www.klip.be](http://www.klip.be) <<http://www.klip.be>>, pour des travaux situés en Flandre).

**Remarque importante:** la largeur de la zone protégée, telle que précisée ci-dessus, est un minimum qui doit être étendu le cas échéant à la zone où l'exécution de travaux peut nuire à la stabilité des installations de transport.

**C. Mesures à prendre en phase d'étude du projet**

Dès la phase d'étude du projet, il y a lieu de tenir compte des installations de transport de gaz naturel lors de l'établissement du plan de sécurité et de santé (cf. réglementation sur les chantiers mobiles ou temporaires). L'architecte, le bureau d'études, le coordinateur de sécurité et l'entrepreneur sont, entre autres, tenus d'indiquer

la présence de canalisations de transport de gaz naturel tant à leur propre personnel qu'à des tiers (sous-traitants, etc.).

Il est donc conseillé que l'architecte ou le bureau d'études renseigne la présence des installations de transport de gaz naturel sous haute pression dans son cahier des charges, et indique la remarque suivante sur ses plans : « Attention - Présence d'une conduite de gaz naturel à haute pression - Contacter la S.A. Fluxys Belgium avant le début des travaux ».

#### D. Mesures à prendre au cas où le maître de l'ouvrage confie tout ou partie de la réalisation de ses travaux à un tiers

Si le maître de l'ouvrage confie tout ou partie de la réalisation des travaux à un tiers, l'arrêté royal du 21 septembre 1988 lui impose de communiquer les informations et prescriptions de sécurité en sa possession au tiers chargé des travaux. Faute de l'application de ce qui précède, la responsabilité du maître de l'ouvrage pourrait être engagée en cas d'incident découlant d'une absence de transfert d'information.

Ainsi, il est du devoir du maître de l'ouvrage de s'assurer que les informations en sa possession soient transmises tant à l'entrepreneur principal qu'à ses éventuels sous-traitants. De même, il est du devoir de l'entrepreneur principal de s'assurer de la transmission des informations en sa possession vers ses éventuels sous-traitants.

#### E. Mesures à prendre par l'entrepreneur avant démarrage des travaux

L'entrepreneur ne pourra démarrer les travaux qu'après avoir rempli l'ensemble des obligations suivantes :

- Contrôler l'exactitude des informations reçues du maître de l'ouvrage ou, en son nom, de l'auteur de projet, et actualiser celles-ci tenant compte de possibles nouvelles installations posées dans l'intervalle (cf. point B. : obligation légale de consultation et d'information).
- Transmettre à S.A. Fluxys Belgium, au moins huit (8) jours ouvrables à l'avance, par lettre recommandée, le programme et la nature des travaux ainsi que les méthodes et les plans d'exécution.
- Se concerter avec la S.A. Fluxys Belgium, avant le début des travaux, quant aux mesures à prendre en vue de garantir l'intégrité des installations de transport.
- Prendre contact, au moins deux (2) jours ouvrables avant le début des travaux, avec le délégué régional de la S.A. Fluxys Belgium, -tél. +32 4 239 79 79, pour faire baliser les installations de transport.
- Afin d'éviter toute contestation ultérieure, (faire) vérifier la localisation exacte des installations de transport, en présence du délégué régional de la S.A. Fluxys Belgium, en réalisant des fouilles manuelles de repérage en nombre suffisant.

---

#### INSTALLATIONS DE TRANSPORT D'OXYGENE

---

**Art. 4** Tenant compte de la présence d'une canalisation de transport d'oxygène haute pression dans l'environnement proche de certaines parties du projet, les travaux se situent à la limite et dans les zones dite protégées et réservées. Compte tenu que certaines interactions peuvent survenir (croisement, passages de charrois lourds etc...), une réunion de concertation préalable avec la s.a. AIR LIQUIDE devra être provoquée à l'initiative de l'exploitant, du maître d'ouvrage et/ou du maître d'œuvre désigné afin d'assurer la sécurité des installations et des intervenants et de valider les modes opératoires envisagés.

Tel que défini dans l'arrêté royal du 21/09/1988, l'entreprise mandatée pour la réalisation des travaux est également tenue de consulter et de se concerter avec les services de la s.a. AIR LIQUIDE avant d'entreprendre quelque travaux que ce soit afin notamment de procéder à une détection et un repérage de la canalisation Air Liquide.

Il y a également lieu de rappeler l'obligation de la stricte application des arrêtés royaux en vigueur, notamment l'article 11 de la loi relative au transport de produits gazeux par canalisations du 12 avril 1965 qui interdit tout acte de nature à nuire aux installations de transport de gaz ou à leur exploitation. Aucun travaux de sous-sol, de modifications de relief et/ou de construction ne peuvent être entrepris dans la zone réservée définie dans l'article 1er de l'arrêté royal du 24 janvier 1991 et dans l'article 6 de l'Arrêté Royal du 18 mai 1993. Pour rappel, seuls des sondages à la charge du demandeur et réalisés conformément à nos prescriptions peuvent garantir la position et le recouvrement exact de la canalisation dans le cadre de travaux exécutés dans la zone réservée.

*L'exploitant veille au respect des prescriptions techniques et de sécurité édictées par la s.a. AIR LIQUIDE dans son avis du 11 juin 2013 :*

Prescriptions techniques et de sécurité :

1. Les conduites de Air Liquide sont destinées au transport de gaz industriels sous haute pression. En conséquence, la plus extrême prudence est exigée dans l'exécution des travaux, pour garantir la sécurité des personnes et des biens.
2. L'article 11 de la loi du 12 avril 1965 concernant le transport de produits gazeux et autres au moyen de conduites, interdit tout acte pouvant endommager les conduites ou perturber leur exploitation.
3. Les prescriptions suivantes ne se substituent pas aux prescriptions légales à respecter par le maître d'œuvre, le concepteur et l'entrepreneur (ciaprès appelé "le demandeur"), comme entre autres défini dans les AR du 21 septembre 1988, 18 janvier 2006, 11 mars 1966, 9 mai 1969 et 18 mai 1993, mais les complètes.

PRESCRIPTIONS GENERALES

4. Le demandeur qui planifie OLI exécute des travaux à moins de 15 mètres de part et d'autre des conduites (= "zone protégée", comme défini dans l'AR du 21 septembre 1988), doit informer Air Liquide par écrit au moins 15 jours ouvrables avant le début des travaux du lieu, de la méthode de travail, des plans d'exécution et du planning des travaux.
5. En tous cas, un balisage des conduites devra être exécuté avant le début des travaux par Air Liquide, au moyen de piquets ou d'autres moyens.  
Un constat de localisation sera établi par Air Liquide et signé également par un représentant du demandeur. Une fois le piquetage réalisé, le demandeur sera responsable du maintien du piquetage en place. Le demandeur détermine lui-même les limites de la zone de travail, et en convient par écrit avec Air Liquide, au moins 3 jours à l'avance.
6. Les travaux ne pourront être réalisés qu'après localisation précise des canalisations (en présence d'un représentant d'Air Liquide) au moyen de fouilles manuelles de repérage et après prise de toutes les mesures de protection des ces canalisations. Les travaux de sondage sont à la charge du demandeur.

PRESCRIPTIONS SUPPLEMENTAIRES

7. Air Liquide doit également être chaque fois contactée:
  - a. avant le début des travaux à moins de 2 mètres de la conduite (localisée conformément au § 6)
  - b. avant toute activité non prévue
  - c. en cas d'extension de la zone de travail (conformément au § 5)
8. Les tâches suivantes sont interdites:
  - a. L'utilisation d'excavateurs mécaniques à moins de 2 mètres de la conduite (localisée conformément au § 6)
  - b. L'utilisation de marteaux pneumatiques au-dessus de la conduite
  - c. Le damage mécanique à moins de 30 cm au-dessus de la conduite
  - d. Un matériel roulant lourd au-dessus de la conduite, à moins qu'une protection adaptée approuvée par Air Liquide n'ait été installée sur place.
  - e. Toute activité qui peut mettre la stabilité du sol en danger dans la «zone protégée».
9. Pour toutes les activités citées ci-dessous dans la «Zone protégée», il y a lieu d'obtenir un accord préalable avec Air Liquide:
  - a. fonçages, percements, forages pilotés...
  - b. vibrations, enfoncements, forages ou tractions de pieux ou de murs étanches
  - c. travaux de drainage
  - d. changement du niveau du sol (rehaussissement, creusement, approfondissement ou curage de canaux, etc.)
  - e. plantation ou abattage d'arbres

Les mesures nécessaires découlant de cet accord supplémentaire sont toujours à charge du demandeur.
10. Croisements et tracés parallèles  
Entre les conduites existantes de Air Liquide et des conduites/câbles de tiers, la distance minimale pour les croisements et tracés parallèles est de 50 cm. Il y a lieu d'augmenter ces distances partout où cela est possible.
11. Zone réservée.  
Dans la zone réservée, il est interdit de bâtir des constructions ou de planter des arbres à racines profondes. La zone réservée est fonction du diamètre de la conduite et est définie comme suit :  
Diamètre inférieur à ON 150 : 4 mètres  
Diamètre entre DN150 et DN300 : 6 mètres  
Diamètre entre DN300 et DN500 : 8 mètres  
Diamètre supérieur à ON 500 : 10 mètres  
Les travaux de clôture, d'infrastructure et de distribution doivent se dérouler en accord avec Air Liquide.
12. Les conduites souterraines sont protégées cathodiquement. Les mesures nécessaires à la protection de ces installations doivent être prises par le demandeur. Le placement de structures métalliques dans la « zone protégée » est soumis à un accord préalable cl' Air Liquide.
13. Lors du comblement de tranchées et de trous, une couche de 30 cm doit être établie autour de la conduite, composée de sable et de terre meuble, sans matériaux durs. Ces travaux de remblaiement ne peuvent avoir lieu qu'après la visite de Air Liquide. Les dégâts constatés seront à la charge du demandeur et seront réparés conformément aux normes de Air Liquide.  
En cas de remblaiement sans contrôle préalable, Air Liquide a le droit de faire rouvrir la tranchée aux frais du demandeur. Air Liquide se réserve le droit de contrôler, après les travaux, l'état de la protection de la conduite. Les dégâts apparents à ce moment doivent également être réparés à ses frais par l'exécutant des travaux.
14. A hauteur des nouvelles installations souterraines créées par le demandeur, nos conduites doivent à nouveau être marquées par une bande de signalisation. Cette bande doit être apposée à environ 30 cm au-dessus de la partie découverte de la conduite.
15. Tous les croisements et tracés parallèles à moins de 1,5 m de nos conduites doivent être indiqués aussi précisément que possible sur le plan de situation, qui doit être communiqué dans les 3 mois de la fin des travaux à Air Liquide.

EN CAS D'INCIDENTS

16. En cas de dégâts (revêtement, conduite, signalisation...), les actions suivantes doivent être entreprises par le demandeur:
  - a. Prévenir immédiatement Air Liquide et décrire aussi précisément que possible le lieu des dégâts.
  - b. Laisser les excavations ouvertes, protégées par une signalisation adaptée et attendre un représentant de Air Liquide
17. En cas de fuite, les actions suivantes doivent être entreprises par le demandeur :

- a. Prévenir immédiatement Air Liquide et décrire aussi précisément que possible le lieu des dégâts.
  - b. Fermer immédiatement les accès à la zone concernée, dévier le trafic et maintenir le public à distance.
  - c. Couper toute source de chaleur et, si possible, les écarter de la zone (stricte défense de fumer).
  - d. Prendre les mesures appropriées pour garantir la sécurité des biens et des personnes (tenant compte de la direction du vent).
  - e. Attendre sur place l'arrivée du représentant de Air Liquide.
18. Ces présentes prescriptions doivent toujours être disponibles sur le chantier. Le demandeur fournira un duplicata du document à chaque soustraitant
19. En cas de non-respect de ces prescriptions, Air Liquide se réserve le droit de fermer le chantier.
20. Contacts Air Liquide
- Contacts prise de rendez-vous travaux tiers : 071/207.258
  - AIR LIQUIDE Service Canalisations Sud Belgique 22, rue de la Corderie 6061 MONTIGNIES/SUR/SAMBRE : 071/207.250
  - Fax AIR LIQUIDE Service Canalisations Sud Belgique : 071/325.373
  - Salle de contrôle Charleroi 24h/24h (en cas d'urgence) : 071/440.611
  - Fax salle de contrôle Charleroi 24h/24h (en cas d'urgence) : 071/366.785
- Toujours appeler Air Liquide en cas de doute.- fiches MSDS des gaz industriels concernés, et éventuellement d'autres informations.

---

**INSTALLATIONS RELATIVES AUX EAUX**

---

**Art. 5** Dans les zones affaissées suite aux exploitations minières, particulièrement à Sclessin, et qui sont protégées par le dispositif de démergement, lorsque l'impossibilité de maintenir l'accès aux installations de collecte des eaux (collecteurs supérieurs et inférieurs de démergement) implique le déplacement de celles-ci en dehors du gabarit du tram, les déplacements sont définis par voie de convention, pris en charge par l'exploitant et réalisés sous la surveillance de la scrl AIDE.

*Les ouvrages et dispositifs qui contribuent à la sécurité des personnes et des biens ne peuvent en aucune manière être dégradés dans leurs capacités hydrauliques ni dans la sécurité de leur exploitation liée, entre autres, à la facilité d'accès, d'inspection et d'entretien des ouvrages.*

*En tenant compte des informations relatives aux rejets et au démergement énoncées dans l'avis du 24 mai 2013, l'exploitant, le maître d'ouvrage et/ou le maître d'œuvre désigné, provoque(nt) une réunion préalable afin d'échanger toute l'information utile, d'assurer la sécurité des installations et des intervenants et de valider les modes opératoires envisagés.*

*Dès à présent, la scrl AIDE souligne les points suivants :*

- aucun raccordement sur les exutoires dans leur traversée de la plaine n'est admis ;
- aucun raccordement d'eaux usées et/ou d'eaux pluviales sur les collecteurs inférieurs de démergement, existants ou à construire, n'est admis;
- les débits maxima admissibles dans les collecteurs supérieurs de démergement, anciens ou à construire, sont limités aux débits actuels ; en d'autres termes, le taux d'imperméabilisation des zones aboutissant à ces rejets ne peut être augmenté; à défaut, des bassins de temporisation doivent être prévus en accord avec l'A.I.D.E. (exemple : parking du Standard) ;
- les éventuelles eaux claires permanentes (sources et drains par exemple) ne peuvent être rejetées dans les collecteurs de démergement, qu'ils soient supérieurs ou inférieurs;
- le parking envisagé près du pont des Modeleurs doit être établi à une altitude telle que l'évacuation des eaux de ruissellement soit exclusivement réalisée vers la Meuse, sans passer par le dispositif de démergement ;
- toutes les mesures de protection doivent être prises pour garantir l'état des ouvrages maintenus en place ; particulièrement, les dispositions doivent être prises pour prémunir les ouvrages et conduites de l'A.I.D.E. contre toutes détériorations qui pourraient être induites par d'éventuels courants vagabonds liés à l'exploitation du tram;
- durant la phase de chantier et pendant l'exploitation du tram, l'accès aux ouvrages pour des visites de contrôle par le personnel de l'A.I.D.E. ainsi que pour des opérations d'entretien par le personnel de l'A.I.D.E. ou par des entreprises extérieures doit être maintenu, des zones d'arrêts pour des véhicules de curage et pour le placement de conteneur doivent rester

*disponibles à moins de 10 mètres des trappillons permettant l'accès aux ouvrages de l'A.I.D.E.;*

- *durant la phase de chantier, aucun raccordement de système d'évacuation des eaux pluviales ou de drainage de tranchées ne peut être réalisé sur les ouvrages appartenant à l'A.I.D.E. sans son autorisation préalable écrite;*
- *pour l'exécution des raccordements physiques sur les ouvrages de démergement dont nous assurons la gestion, l'impétrant doit solliciter une autorisation auprès de notre Association.*
- *Une convention régissant les modalités techniques, administratives et financières relatives à ces interventions sera alors établie.*

**Art. 6** *En tenant compte des considérations énoncées par la CILE dans son avis du 3 juin 2013, L'exploitant, le maître d'ouvrage et/ou le maître d'œuvre désigné, provoque(nt) une réunion préalable afin d'échanger toute l'information utile, d'assurer la sécurité des installations et des intervenants et de valider les modes opératoires envisagés.*

*Dès à présent les points suivants sont soulignés :*

- *Compte tenu des impositions édictées par la S.R.W.T. suite à l'aménagement des voies, implantées sur une bande obligatoirement libre d'occupation en sous-sol, il est apparu qu'une partie importante de nos installations (canalisations d'adduction et/ou de distribution d'eau) devait être déplacée. Pour ce qui concerne la première phase, ces travaux ont été intégrés dans les projets de la S.R.W.T. Cette démarche devra donc être reconduite en cas de création des tronçons complémentaires lors de demande d'extension de ligne. Dans le cadre des études liées aux déplacements en question, nous avons analysé les capacités de nos réseaux et en avons conclu que nos installations actuelles étaient suffisamment dimensionnées pour l'alimentation correcte des abonnés. Les travaux prévus sur nos réseaux sont majoritairement, d'un point de vue hydraulique, une reconduction de la situation existante. Ceux-ci consistent donc en la reconstitution de nos réseaux, hors zone libre d'occupation, avec suppression des matériaux métalliques pour éviter tout risque de blessure du fait d'éventuels courants vagabonds. Cette situation est donc bien indépendante de tout hypothétique développement foncier ou industriel qu'il pourrait y avoir dans le futur. Pour information, dans tel cas de figure, notre Compagnie impose que les extensions ou renforcements de réseau potentiellement nécessaires soient pris en charge par le demandeur*
- *S'agissant des outils participant à la protection contre l'incendie, le réseau de la C.I.L.E. comprend une série d'hydrants permettant notamment d'assurer la protection incendie, mais nous attirons votre attention sur le fait que la protection incendie relève uniquement de la responsabilité du Bourgmestre et que la C.I.L.E. n'a aucune obligation légale en matière de protection incendie. Pour les zones qui sont équipées d'un réseau de distribution d'eau, ce réseau n'est qu'un des moyens parmi d'autres permettant d'assurer cette protection, comme défini dans la circulaire du Ministère de l'Intérieur du 14 octobre 1975 (pame au MB du 31 janvier 1976). En effet, le dimensionnement des conduites en fonction des débits incendie à atteindre pourrait générer une altération de la qualité de l'eau à distribuer, vu les faibles consommations en regard des débits disponibles. Pour ce qui concerne le présent dossier, nous proposons que les rapports des services d'incendie soient directement adressés au Bourgmestre, pour suite utile.*
- *Pour ce qui concerne les locaux d'exploitation, si ceux-ci nécessitent un raccordement en eau, celui-ci devra être sollicité auprès des services de la CILE, pour chaque bâtiment, dès l'entame de la construction. Pour information, le formulaire ad hoc est disponible sur notre site internet ([www.cile.be](http://www.cile.be)).*

**Art. 7** *Pour l'exécution des travaux de construction :*

- *les engins de chantier ne peuvent présenter de fuite d'hydrocarbures. Ils sont en bon état, régulièrement vérifiés et, en cas de problème, immédiatement évacués en dehors des zones de prévention pour être réparés ;*

- les opérations d'entretien ou de ravitaillement des engins à moteur sont réalisées de manière à éviter tout épandage accidentel de liquide et son infiltration dans le sol;
- seuls les produits nécessaires à l'exécution du chantier peuvent s'y trouver. Les produits présentant des risques pour la qualité de la nappe (carburants, lubrifiants,...) sont soit stockés dans des réservoirs placés dans des cuvettes de rétention étanches, de capacité au moins égale à la capacité totale des réservoirs contenus dans chaque cuvette, soit contenus dans des fûts ou récipients entreposés sur une aire étanche et équipée de manière à garantir l'absence de tout rejet liquide en cas de fuite;
- en cas d'incident, des mesures sont prises immédiatement pour éviter l'extension de la pollution et évacuer les terres qui auraient été contaminées. A cet effet, des kits anti-pollution comprenant notamment des matériaux adsorbant les hydrocarbures et des bâches sont disponibles en quantité appropriée. L'entrepreneur avertit le service compétent de l'administration, SOS POLLUTIONS.

**Art. 8** Lors d'éventuelles exhaures dans une zone de 200 mètres autour des 8 prises d'eau citées par la Direction des Eaux souterraines, liées à des travaux en relation directe ou indirecte avec la construction de la ligne de tram (transformation d'ouvrages d'art, approfondissement de conduites d'égouts, ...etc), une surveillance conjointe des exploitants des prises d'eau et du demandeur ou de son représentant (ou exécutant des travaux) doit être mise en œuvre.

De plus, le blindage des fouilles doit être imposé à l'entrepreneur adjudicataire des travaux dans le cahier spécial des charges pour limiter les venues d'eau et par conséquent les nécessités de pompage avec pour conséquence la minimisation des risques de dégâts aux habitations riveraines et d'impacts sur les prises d'eau souterraine existantes. Le titulaire du permis reste responsable le cas échéant.

---

**RISQUES GEOLOGIQUES ET MINIERS**

---

**Art. 9** L'attention de l'exploitant est attirée sur les recommandations de la cellule « Risques géologiques et miniers » et particulièrement sur les impositions suivantes :

- Assurer la visibilité du dispositif de sécurité (dalle + borne) et l'accès aux Puits dénommés « Puits n° 3 » et « Puits n° 7 » ;
- Assurer l'écoulement des eaux de la galerie de xhorre vers les égouts.

---

**INFRASTRUCTURES EN PROJET**

---

**Art. 10** L'exploitant organise le dialogue avec les représentants de la SPI afin que celle-ci inscrive ses projets de développement (site Val Benoît ; site Paradis ; site Bressoux) en convergence avec la ligne du tram.

---

**MOBILITE**

---

**Art. 11** L'exploitant participe et s'il échet organise des réunions de concertation avec les représentants du TEC Liège-Verviers, de la SNCB, de l'Université de Liège, de la Ville de Liège, de Herstal et Seraing afin de maintenir un dialogue constructif sur les questions de mobilité et de définir plus avant, les options retenues au fur et à mesure de l'implantation et de la mise en exploitation de cette ligne de tram.

---

**INFRASTRUCTURES CHEMIN DE FER**

---

**Article 12** L'exploitant est invité à renforcer la concertation avec Infrabel en vue notamment d'intégrer dans le cahier des charges technique les prescriptions techniques à respecter pour

des travaux à proximité de lignes ferroviaires et les mesures techniques prévues pour assurer la stabilité et la sécurité de la plate-forme ferroviaire. Avant toute prise en possession des lieux, les emprises du domaine du groupe SNCB (HOLDING + INFRABEL + SNCB) doivent faire l'objet de conventions dûment approuvées entre les parties. Cette recommandation est particulièrement d'application pour le site de la gare de Bressoux. Enfin, l'exploitant prend les contacts utiles avec la s.a. EUROGARE pour les aménagements projetés au niveau de la place de la gare de Liège-Guillemins.

L'exploitant, le maître d'ouvrage et/ou le maître d'œuvre désigné, provoque(nt) une réunion préalable afin d'échanger toute l'information utile, d'assurer la sécurité des installations et des intervenants et de valider les modes opératoires envisagés.

Dès à présent, l'attention de l'exploitant est attirée sur les remarques émises :

*Passage sous le viaduc de Renory*

Tous les terrassements à réaliser à cet endroit devront faire l'objet d'une autorisation Infrabel.

*Modification du pont de la rue des Modeleurs*

Une convention tripartite SPW/Infrabel/SRWT doit encore être négociée à ce sujet. Dans l'attente, il est prématuré pour Infrabel de prendre position, surtout sur les aspects techniques, qui n'ont pas encore été proposés à l'accord Infrabel!

*Travaux le long de la ligne 125, rue E. Solvay et à proximité des tunnels piétons sous la ligne 125*

Les solutions techniques permettant d'assurer la stabilité et la sécurité de la ligne ferroviaire pendant les travaux et après doivent encore être soumises à Infrabel.

*Déviations de la voirie au droit du Val Benoit*

Les plans déposés révèlent que les terrains appartenant à Infrabel et situés entre le mur d'enceinte du Val Benoit et la voirie existante sont utilisés pour y dévier la voirie et les trottoirs. Infrabel s'oppose fermement à l'utilisation de ces terrains qu'elle n'a aucune intention de vendre. Infrabel s'opposera à toute tentative d'expropriation.

*Modification du pont de l'avenue des Tilleuls*

Les solutions techniques retenues pour ces travaux et les mesures destinées à minimiser l'impact de ceux-ci sur la sécurité et la ponctualité du trafic ferroviaire devront être soumises à Infrabel.

*Accès aux voies de la ligne 125 au coin des rues Mandeville et Solvay+ dépôt de matériaux*

L'accès aux voies ferrées à partir de la voirie publique doit être maintenu à cet endroit en tout temps. La surface de stockage perdue par Infrabel à cet endroit devra être compensée.

*Passage sous le pont ferroviaire entre la rue Mandeville et la place Général Leman*

Tous les terrassements à réaliser à cet endroit devront faire l'objet d'une autorisation d'Infrabel.

*Modification du sens de circulation rue Varin et du carrefour Varin/Sclessin*

La modification du sens de circulation rue Varin et les modifications du carrefour vont rendre très difficile l'accès au bâtiment du groupe SNCB situé dans le virage. Les auteurs de projet devront démontrer à Infrabel que l'accès restera possible à ses installations pour des véhicules de grand gabarit (poids lourds, camions de pompier, ...).

*Site de Bressoux*

Infrabel ne peut marquer son accord sur la démolition de son poste haute tension tant qu'une solution n'aura pas été trouvée pour assurer l'alimentation électrique des installations ferroviaires. Ce point est hautement stratégique et ne pourra être résolu que par la construction aux frais du demandeur (SRWT) d'une nouvelle cabine haute tension conforme aux besoins et aux spécifications d'Infrabel, à proximité du site mais en dehors des emprises du nouveau dépôt des trams.

---

NATURE ET FORETS

---

**Article 13.** Sans préjudice des dispositions énoncées ci-avant, la direction de Liège du Département de la Nature et des Forêts est associée au suivi de chantier et l'exploitant lui communique toute l'information utile pour les matières relevant de sa compétence

**Art.14.** Il y a lieu d'insérer davantage d'essences arborescentes et arbustives indigènes présentant en outre un intérêt mellifère, pour au moins 2/3 de la palette végétale et ce, également aux abords des bassins d'orage paysagers. A cet effet, la palette végétale sera revue en accord avec le gestionnaire (Ville de Liège).

**Art.15.** Il y a lieu d'exclure du projet toutes les espèces exotiques invasives reprises dans les listes noires, de surveillance et d'alerte de la plate-forme fédérale espèces invasives <http://ias.biodiversity.be/species/all>.

**Art.16.** Il y a lieu de prendre les dispositions en cours de chantier et dans les cahiers spéciaux des charges pour éviter la dissémination de plantes invasives (e.a Renouée du Japon, Ailanthé glanduleux, ...).

**Art.17** Le maître de l'ouvrage devra désigner un responsable « Environnement » pour le suivi du chantier en ce qui concerne les impacts sur le patrimoine arboré. Il a notamment pour mission le suivi de chantier et la mise en place des mesures de protection des arbres durant celui-ci .

## EXPLOITATION

**Article 1<sup>er</sup>.** Les articles 4 et 5 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, sont d'application pour l'ensemble de l'établissement.

**Art. 2.** L'exploitation se fait sous la surveillance, directe ou indirecte, de l'exploitant ou d'une personne nommément désignée par l'exploitant et ayant une connaissance de la conduite de l'installation et de ses dangers et inconvénients.

**Art. 3.** L'exploitant prend les précautions nécessaires en vue de s'assurer que les matières ou substances acceptées dans une des installations de l'établissement sont, par leur nature et leur origine, conformes aux conditions d'exploitation.

**Art. 4.** Les produits pouvant présenter un danger pour l'homme et l'environnement sont stockés dans des endroits réservés à cet usage et dans des conditions propres à éviter tout déversement accidentel dans le milieu naturel ou dans le réseau d'égouttage.

**Art. 5.** L'ensemble des installations de l'établissement, en ce compris l'entrée et la sortie, les aires de stationnement et les abords de l'établissement sont nettoyés régulièrement.

**Art. 6.** L'exploitant est tenu de s'inscrire dans une démarche de réduction de consommation énergétique en prenant notamment des mesures concrètes dans le choix des équipements et des modalités d'exploitation.



---

**PREVENTION DES ACCIDENTS ET INCENDIES**

---

---

**CONDITIONS GENERALES**

---

*Article 1<sup>er</sup>. L'article 6 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, est d'application pour l'ensemble de l'établissement.*

*Art. 2. § 1<sup>er</sup>. Les moyens de prévention et de lutte contre l'incendie doivent être déterminés selon les prescriptions réglementaires en vigueur.*

*§ 2. Le matériel de lutte contre l'incendie doit être entretenu en bon état, protégé efficacement contre le gel, bien signalé, judicieusement réparti et aisément accessible. Le matériel de détection et de lutte contre l'incendie est contrôlé une fois par an.*

*§ 3. L'exploitant veille au renouvellement des produits d'extinction d'incendie avant leur date de péremption.*

*§ 4. Les accès aux extincteurs et aux dévidoirs sont en permanence dégagés.*

*§5. L'usage du réseau d'eau incendie est strictement réservé aux sinistres et aux exercices de secours, et aux opérations d'entretien ou de maintien hors gel de ce réseau.*

*Art. 3. § 1<sup>er</sup>. Le personnel d'exploitation doit avoir connaissance du système d'alerte d'incendie ainsi que du maintien des appareils extincteurs.*

*§2. Le personnel d'exploitation est régulièrement informé des risques de pollution accidentelle, d'incendie et d'explosion ainsi que des moyens de prévention et de lutte, Des instructions écrites relatives aux règles de prévention et d'intervention sont apposées de façon visible et lisible aux endroits où les risques ont été décelés ainsi qu'aux points de départ des équipes d'intervention.*

*Art.4. Il est interdit de déposer des matières inflammables ou combustibles, des récipients contenant ou ayant contenus des matières inflammables ou des récipients contenant des gaz comprimés, liquéfiés ou dissous, à proximité de foyers ou de sources de chaleur quelconques, à moins d'y être contraint et à condition de prendre les précautions dictées par les circonstances.*

*Art.5. §1. Toutes les précautions sont prises pour éviter les atmosphères explosives aux endroits où des produits facilement ou extrêmement inflammables sont utilisés, manutentionnés ou stockés. Les précautions visent prioritairement à réduire les émissions de gaz, de vapeurs ou de poussières inflammables ; dans tous les cas où l'absence d'émission de gaz, de vapeurs ou de poussières inflammables ne peut être garantie, des mesures particulières sont prises pour augmenter la dilution dans l'air et empêcher l'inflammation.*

*§2. Des moyens de détection des atmosphères explosives, des incendies ou des émissions de substances dangereuses ou polluantes sont installés en tous lieux où de telles situations sont prévisibles et constitueraient un danger immédiat pour les personnes ou l'environnement. Ces détecteurs enclenchent un système d'alerte des préposés aux interventions et, le cas échéant, un système automatique de lutte et de mise en sécurité, si une intervention humaine rapide ne peut être garantie.*

*§ 3. Dans les lieux où il existe un risque d'incendie ou d'explosion, il est interdit d'apporter du feu sous une forme quelconque, sauf pour la réalisation de travaux ayant fait l'objet d'un "permis*

de feu", dans ce cas la réalisation de travaux, qui nécessitent une flamme nue ou provoquent des étincelles, se fait suivant des règles et des consignes relatives à la sécurité de l'installation qui sont établis et visés par l'exploitant ou par la personne qu'il aura nommément désignée.

**Art. 6.** En cas de réalisation de travaux dans les parties de l'installation présentant des risques d'incendie ou d'explosion, les règles et les consignes relatives à la sécurité de l'installation sont établies et visées par l'exploitant ou par la personne qu'il aura nommément désignée.

§2. Lorsque les travaux sont effectués par une entreprise extérieure, les règles et les consignes relatives à la sécurité de l'installation, sont cosignées par l'exploitant et l'entreprise extérieure ou les personnes qu'ils auront nommément désignées. L'interdiction de feu est affichée en caractères apparents.

---

**CONDITIONS SPECIFIQUES IMPORTANTES**

---

**Art.7** Les constructions prévues (parkings, sous-stations, gares, dépôts couverts, centre de maintenance, ...) seront conformes aux réglementations en vigueur.

La conformité aux normes européennes ou belges des produits, systèmes et/ou installations de sécurité dans ces constructions sera respectée.

**Art.8** Dans certaines artères ou certains tronçons, le gabarit de sécurité des caténaires sous tension empêchera le déploiement de nos engins de sauvetage et d'intervention aériens (auto-échelles, auto-élévateurs), voire de nos échelles portables. En cas d'accident de roulage, le risque électrique subsiste.

Dès lors, pour l'ensemble de la ligne, l'exploitant doit pouvoir mettre en œuvre des procédures de mise hors tension et de mise à la terre des caténaires dans un délai compatible avec des opérations de lutte contre l'incendie et de sauvetage.

Une procédure de communication d'urgence entre le Service d'Incendie, la police et le gestionnaire de réseau doit être mise place et opérationnelle afin que le trafic tram puisse être coupé très rapidement en cas d'intervention dans des zones plus problématiques comme Féronstrée et Solvay, où les véhicules d'urgence devront emprunter les voies du tram.

**Art.9** L'exploitant consacrera, en collaboration avec nos Services, un volume de 5 journées de formation-information destinée à fournir au Service toute information pertinente permettant, en cas d'accident impliquant une rame, d'intervenir en sécurité et avec le maximum d'efficacité.

**Art.10.** Tenant compte de la portée géographique du projet et du phasage des travaux de réalisation, la mise en exploitation d'une installation classée (l'un des parkings, les sous-stations électriques et/ou le dépôt-centre de maintenance), exige l'information préalable complète sur les mesures prises et les équipements mis en œuvre en matière de prévention et de lutte contre les incendies et explosions, dans le respect de la protection du public et de l'environnement, du service d'incendie territorialement compétent.

**Art.11** De même, avant chaque modification des lieux et/ou des circonstances d'exploitation susceptibles de modifier les risques d'incendie ou de sa propagation, l'exploitant informe le service d'incendie territorialement compétent sur les mesures prises et les équipements mis en œuvre en matière de prévention et de lutte contre les incendies et explosions, dans le respect de la protection du public et de l'environnement.

**Art.12** La SRWT met en place un dispositif préventif permettant de stopper et d'éviter la présence de rames de tram dans une zone située à proximité du site de Sclessin Exxon Mobil en cas d'alerte incendie avérée ou d'alarme due à une fuite d'essence au sein de cette société (alerte de niveau 1, ESD1, selon PIU Exxon). Cette zone sera définie, en concertation avec les services de secours compétents et ce, en adéquation avec les zones et périmètres retenus dans le « Plan Particulier d'Urgence et d'Intervention Provincial » (PPUI Provincial) existant. Par ailleurs, la SRWT prend contact avec la société Exxon Mobil afin que le numéro d'appel d'urgence de la SRWT (24/24h) soit ajouté à la liste des personnes alertées automatiquement (chaîne d'alerte) par la centrale de détection lors d'alerte avérée (alerte de niveau 1, ESD1, selon PIU Exxon). L'objectif est de limiter au maximum le temps nécessaire pour alerter la SRWT et procéder à la mise en sécurité de la zone située à proximité du site Exxon.

## **TRANSFORMATEURS**

**Article unique** Les nouveaux transformateurs sont disposés sur un socle en béton armé formant un bac de rétention.

## **PROTECTION DE L'AQUIFERE ET DES EAUX DE SURFACE**

### **CONDITIONS GENERALES**

**Article 1<sup>er</sup>.** Les articles 7 à 11 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, sont d'application pour l'ensemble de l'établissement.

**Art. 2.** Toutes les eaux polluées par des hydrocarbures ou susceptibles de l'être, ne peuvent être déversées dans les eaux souterraines.

**Art. 3.** Toutes les dispositions sont prises pour limiter la consommation d'eau, notamment par l'utilisation de nettoyeurs à haute pression, le calibrage régulier des installations, la détection et la réparation des fuites.

### **CONDITIONS EAUX USEES**

**Art. 4** La reprise des eaux usées du projet par les stations de l'AIDE est réalisée en conformité aux conditions générales de rejet dans les égouts publics (art. 17 et 19 de l'arrêté royal du 9 août 1976 et dans le respect des dispositions du Code de l'Eau, et en particulier l'article R. 277 relatif au Règlement Général d'Assainissement des Eaux urbaines résiduaires.

### **PROTECTION PRISES D'EAU**

**Art. 5** L'exploitant prend contact avec la Direction des Eaux souterraines pour l'information des prises d'eau souterraine dans une zone de 500 mètres de part et d'autre du tracé de la ligne de tram (avis ESO du 3 juin 2013).

---

**AIR - CLIMAT**

---

---

**GENERALITES RELATIVES A L'EXPLOITATION DES EQUIPEMENTS**

---

**Art 1.** Les installations sont conçues, implantées et équipées de manière à prévenir et à limiter efficacement les nuisances et les inconvénients qui pourraient résulter de l'exploitation pour le voisinage tels que les émissions de poussières, de gaz, de fumées, d'odeurs et autres émanations.

**Art 2.** Il est fait usage des techniques appropriées aux circonstances pour éliminer, des rejets à l'atmosphère, toute substance qui pourrait provoquer un danger ou une incommodité par sa nature et/ou par les quantités rejetées.

**Art 3.** Le cas échéant, les gaz chargés de matières susceptibles de polluer l'environnement sont captés au plus près de la source d'émission et conduits vers une installation d'épuration adaptée à la nature des effluents rejetés.

**Art 4.** L'exploitant veille au fonctionnement correct et au bon entretien des installations de combustion et des installations éventuelles d'épuration et d'évacuation ainsi que des appareillages de régulation, de mesure et de contrôle dont elles sont équipées.

**Art 5.** Les rejets quelconques d'effluents gazeux à l'atmosphère se font à une hauteur, une température, une vitesse et dans des conditions (degré de dilution, localisation ou orientation des conduits et des cheminées d'évacuation par rapport aux propriétés voisines, etc ...) qui garantissent une dispersion efficace, en toutes circonstances, des polluants résiduels.

**Art. 6** En vue des mesures de contrôle, l'exploitant aménage des ouvertures dans les conduits d'évacuation. Ces ouvertures ainsi que leurs abords sont aisément accessibles de façon à pouvoir effectuer les mesures de contrôles en toute sécurité.

---

**GESTION DES DECHETS**

---

---

**DISPOSITIONS GENERALES**

---

**Article 1<sup>er</sup>.** Il est interdit d'abandonner les déchets ou de les manipuler au mépris des dispositions légales et réglementaires.

La destruction par combustion de déchets tels que emballages, chiffons, bois imprégnés, vernis ou peints, huiles usagées, matières plastiques,..., est interdite.

**Art. 2.** L'exploitant est tenu d'assurer ou de faire assurer la gestion des déchets dans des conditions propres à limiter les effets négatifs sur les eaux, l'air, le sol, la flore, la faune, à éviter les incommodités par le bruit et les odeurs et d'une façon générale sans porter atteinte ni à l'environnement ni à la santé de l'homme.

Les aires de stockage des déchets, autres qu'inertes, sont pourvues d'un revêtement solide et étanche construit en matériaux incombustibles. Ces aires sont conçues et exploitées de manière à éviter le rejet de toute substance polluante dans les eaux tant de surface que souterraine.

**Art. 3.** *L'exploitant prend les mesures requises par les circonstances pour, autant que possible, prévenir l'apparition de déchets ou réduire ou éliminer les dangers que font peser les déchets sur la santé de l'homme et sur l'environnement.*

**Art. 4.** *La gestion des déchets est effectuée prioritairement par la voie de la valorisation et, à défaut, par la voie de l'élimination.*

**Art. 5.** *L'exploitant est tenu d'adapter les modes de production et/ou de conditionnement des déchets afin de réaliser une gestion conforme au prescrit des articles 2 à 4.*

**Art. 6.** *L'évacuation des déchets entreposés dans l'installation est réalisée en stricte conformité avec toutes les dispositions en la matière.*

*A cet effet, l'exploitant est tenu de s'assurer que les établissements auxquels il confie des déchets (centres d'enfouissement technique, installations de valorisation, d'élimination, etc ...) disposent de toutes les autorisations réglementaires leur permettant d'accueillir les déchets considérés.*

*Tous les contrats ou accords écrits éventuels, passés entre l'exploitant et des firmes ou organismes chargés de leur évacuation, de leur traitement et/ou de leur élimination mentionnent explicitement leurs destinations finales.*

*Ces mentions comportent obligatoirement :*

- *les coordonnées complètes des établissements auxquels ils sont confiés;*
- *toutes les informations utiles attestant que ces établissements répondent strictement aux dispositions de l'alinéa 2 du présent paragraphe.*

*Des copies de ces contrats et accords écrits ainsi que de tous leurs avenants éventuels sont conservés à la disposition du fonctionnaire chargé de la surveillance.*

**Art. 7 §1<sup>er</sup>.** *Sans préjudice des dispositions ou prescriptions réglementaires en la matière, l'exploitant tient un registre des sorties des déchets en ce compris les déchets destinés au recyclage, où sont consignées, au jour le jour, les informations suivantes :*

- *la date de chaque enlèvement;*
- *la nature, le code et le processus générateur des déchets;*
- *le poids des déchets;*
- *les coordonnées du collecteur des déchets;*
- *les coordonnées de la firme de transport;*
- *les coordonnées du destinataire;*
- *les méthodes de valorisation ou, à défaut, d'élimination.*

**§2.** *Audit registre, sont annexés tous les documents : bordereaux de versage dans un centre d'enfouissement technique, certificats de réception, d'élimination, de valorisation, etc ... permettant de s'assurer que les dispositions de l'article 1<sup>er</sup> sont strictement observées.*

**§3.** *Le registre des entrées et des sorties et ses annexes éventuelles sont conservés au siège de l'exploitation et tenus à la disposition du fonctionnaire chargé de la surveillance.*

**§4.** *Les déchets évacués de l'installation sont identifiés par référence aux rubriques et aux codes du catalogue des déchets établi en application de l'arrêté du Gouvernement wallon du 10 juillet 1997, tel que modifié.*

*Si le code se présente sous la forme XX.XX.99, déchets non spécifiés ailleurs, l'exploitant est tenu d'en préciser l'intitulé.*

**Art. 8** *L'exploitant veille au bon fonctionnement, à l'entretien et à la propreté des aires de stockage des déchets au sein de l'installation.*

*Le nettoyage des abords de l'installation, qui seraient accidentellement souillés par des déchets vagabonds du fait de l'activité, incombe à l'exploitant.*

**Art. 9** *Il est interdit de mettre le feu à des déchets sur le site.*

**Art. 10** *Les activités en matière de gestion de déchets sont placées sous l'autorité d'une personne responsable, expressément désignée par l'exploitant. Ce dernier est tenu de communiquer par écrit, au fonctionnaire chargé de la surveillance, l'identité de ce responsable.*

*La personne responsable détermine notamment les conditions particulières de sécurité à prendre tant en matière d'environnement que de la santé humaine pour le stockage, la manutention des déchets présents sur le site. Elle s'assure que les mesures de sécurité sont respectées. Tout incident survenant dans l'exploitation et lié au stockage, à la manutention des déchets présents est immédiatement porté à sa connaissance.*

---

**GESTION DES DECHETS DANGEREUX**

---

**Art. 11.** *Les déchets dangereux provenant de l'exploitation de l'installation sont tenus séparés d'autres déchets. Le mélange de déchets dangereux avec d'autres déchets dangereux ou avec d'autres déchets, substances ou matières est interdit.*

**Art. 12.** *Il est interdit de se débarrasser des déchets dangereux, si ce n'est :*

*1° soit, en les confiant à un tiers bénéficiant de l'agrément requis pour assurer la collecte ou à un tiers autorisé pour effectuer le regroupement, le prétraitement, l'élimination ou la valorisation des déchets dangereux;*

*2° soit, en les confiant à une installation située en dehors du territoire de la Région wallonne, après s'être assuré que cette installation satisfait aux conditions que lui impose la législation ou la valorisation de ces déchets.*

**Art. 13. §1<sup>er</sup>.** *L'exploitant est tenu de déclarer à l'Office wallon des déchets les quantités de déchets dangereux qu'il a produits. Il transmet à cet effet les informations qui figurent dans le registre visé à l'article 7.*

*§2. La déclaration s'effectue selon les modalités fixées par l'arrêt de l'Exécutif régional wallon du 09 avril 1992 relatif aux déchets dangereux.*

*§3. L'exploitant consulte l'Office wallon des déchets pour définir le modèle du formulaire de déclaration.*

*§4. Toute modification de la nature ou de la composition des déchets déclarés doit faire l'objet d'une nouvelle déclaration auprès de l'Office wallon des déchets.*

---

**GESTION DES HUILES USAGEES**

---

**Art. 14 §1<sup>er</sup>.** *Il est interdit :*

*1° de déposer ou de laisser couler des huiles usagées, en quelque lieu que ce soit où elles peuvent polluer l'environnement, notamment dans ou sur le sol, dans les eaux de surface ou les eaux souterraines, dans les égouts, les canalisations ou les collecteurs;*

*2° de brûler des huiles usagées;*

*3° d'ajouter ou de mélanger à des huiles usagées de l'eau ou tout corps étranger, tel que solvants, produits de nettoyage, détergents, antigel, autres combustibles et autres matières avant ou pendant la collecte ou avant ou pendant le stockage;*

4° lors du stockage et de la collecte, de mélanger les huiles usagées avec des PCB ou avec des déchets dangereux;

5° de mélanger volontairement des huiles synthétiques, animales ou végétales avec des huiles minérales;

6° de se débarrasser d'huiles usagées sauf à les remettre à des collecteurs agréés ou à des centres de regroupement, de prétraitement, d'élimination ou de valorisation autorisés.

Si l'huile usagée est remise à une personne établie dans une autre région ou un autre pays, le détenteur doit s'être assuré au préalable que cette personne est dûment autorisée à éliminer ou valoriser de l'huile usagée dans cette région ou dans ce pays.

**Art. 15** Les dispositions de l'article 13 ci-avant sont applicables aux huiles usagées.

---

#### PLAN DE PREVENTION DES DECHETS

---

**Art. 16** L'exploitant est tenu de soumettre tous les cinq ans au Département du Sol et des Déchets un plan de prévention de déchets. Le premier plan de prévention est produit endéans les 6 mois qui suivent l'octroi du permis. Ce plan reprend les dispositions envisagées par l'exploitant pour réduire, lorsque c'est possible, la quantité et la nocivité des déchets afin d'en limiter les effets néfastes sur l'environnement.

Ce plan contient les mesures programmées par l'exploitant en matière de prévention dans le respect de la politique régionale de gestion des déchets, notamment les mesures et les objectifs chiffrés se rapportant à :

- la diminution des quantités relatives de déchets. On entend par quantité relative : la quantité annuelle d'un type de déchet, rapportée à un indicateur pertinent, tel que le tonnage de produits finis, la quantité d'électricité produite, ...,
- la diminution de la nocivité des déchets,
- l'augmentation de la proportion de la quantité de déchets valorisés par rapport à la quantité de déchets éliminés;
- l'augmentation de la proportion de la quantité de déchets réutilisés par rapport à la quantité de déchets éliminés;
- l'amélioration des propriétés physico-chimiques des déchets en vue de faciliter leur recyclage et/ou leur réutilisation et de réduire la nocivité de ces déchets lors de leur gestion;
- la diminution des déchets mis en Centre d'Enfouissement Technique.

L'exploitant établit, annuellement, un rapport sur la mise en œuvre du plan de prévention. Ce rapport est transmis en même temps que la déclaration annuelle de production de déchets.

---

### SURVEILLANCE

---



---

#### GENERALITES

---

**Article 1<sup>er</sup>** L'exploitant est tenu de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter, réduire ou remédier aux dangers, nuisances et inconvénients de l'établissement.

**Art. 2.** Il est tenu de fournir toute l'assistance nécessaire pour permettre aux fonctionnaires et agents de mener à bien leurs actions et se conforme au surplus à toutes les instructions qui pourraient lui être données par les Administrations intéressées, tant en ce qui concerne la sécurité publique que la conservation des propriétés et des eaux utiles.

---

**MISE EN OEUVRE**

---

**Art. 3.** L'exploitant porte à la connaissance de l'autorité compétente, des Collèges communaux concernés, du Fonctionnaire technique et du Fonctionnaire délégué, au moins 15 jours à l'avance, la date fixée pour la mise en œuvre du permis

---

**RAPPORTS SUR LES INCIDENTS ET/OU ACCIDENTS  
AFFECTANT DE MANIERE SIGNIFICATIVE L'ENVIRONNEMENT**

---

**Art. 4.** L'exploitant est tenu de signaler immédiatement à l'autorité compétente tout cas d'accident ou d'incident de nature à porter préjudice aux intérêts visés à l'article 2 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement.

**Art. 5.** Lors de tout incident ou accident affectant l'environnement de manière significative ou la sécurité du voisinage, l'exploitant transmet, dans les meilleurs délais, un rapport :

- au Directeur de la Direction de Liège du Département des Permis et Autorisations, Montagne Sainte-Walburge, 2 - 4000 LIEGE
- au Directeur de la Direction de Liège du Département de la Police et des Contrôles, Montagne Sainte-Walburge, 2 - 4000 LIEGE

**Art. 6.** Ce rapport décrit :

- a) la date et l'heure de l'incident ou de l'accident ;
- b) les installations dans lesquelles est survenu l'incident ou l'accident ;
- c) les activités habituellement exercées à cet endroit ;
- d) les circonstances de l'accident ;
- e) l'analyse des causes de l'accident ;
- f) les mesures prises pour réparer les atteintes éventuelles à l'environnement ;
- g) les mesures préventives préconisées en vue de prévenir le renouvellement d'un incident ou d'un accident similaire.

---

**CONSERVATION DES DOCUMENTS**

---

**Art. 7.** L'exploitant conserve, sur les lieux même de l'établissement, où à tout endroit convenu avec l'autorité compétente avec information au Département de la Police et des Contrôles:

- l'ensemble des autorisations administratives (permis, déclaration, donné acte, permission) en vigueur qui régissent l'établissement;
- tous les rapports, certificats et procès verbaux émanant d'organisme de contrôle, de visiteurs ou d'experts, et ayant trait à la sécurité ou la salubrité publique ;
- toutes les décisions prescrivant des conditions complémentaires d'exploitation;
- le registre des modifications intervenues au sein de l'établissement;
- la liste des incidents et accidents visés à l'article 3 susvisé.

---

**SUIVI DE L'ETABLISSEMENT**

---

**Art. 8.** Tous les ans, à la date anniversaire du permis de base en cours, pour autant que l'établissement ait subi des transformations ou extensions impactant les postes classés et/ou les



plans, l'exploitant envoie une copie de la liste des transformations ou extensions intervenues au cours de l'année écoulée

- au Directeur de la Direction de Liège du Département des Permis et Autorisations, Montagne Sainte-Walburge, 2 - 4000 LIEGE
- au Collège communal de la ou des commune(s) sur le territoire de laquelle (desquelles) est situé l'établissement
- au Fonctionnaire délégué de l'Urbanisme, Direction de Liège 1, Montagne Sainte-Walburge, 2 - 4000 LIEGE

### **CESSATION D'ACTIVITES - REMISE EN ETAT DU SITE**

**Article 1<sup>er</sup>** L'exploitant est tenu d'informer l'autorité compétente, les Collèges communaux concernés, le fonctionnaire technique et le fonctionnaire délégué, de toute cessation d'activité ou de l'établissement, au moins 10 jours avant cette opération sauf cas de force majeure.

**Article 2.** En cas de cessation d'exploitation d'installations, d'activités ou de l'établissement, les produits dangereux pour l'homme et/ou l'environnement, ainsi que tous les déchets qui se rapportent à ces activités doivent être valorisés ou évacués vers des installations dûment autorisées.

Lorsqu'une installation de stockage de substance dangereuse est démantelée, une note de synthèse reprend l'historique des produits stockés et la localisation de l'installation sur le site. Ce document est transmis au Fonctionnaire chargé de la surveillance.

**Art. 3.** En cas de mise hors service définitive d'un ou de plusieurs réservoirs ayant contenu des produits susceptibles de polluer les eaux et le sol ou présentant un risque de danger pour l'homme, l'exploitant procède à la vidange, au nettoyage, au dégazage et le cas échéant à la décontamination des réservoirs. Si les réservoirs ne sont pas affectés à un autre usage, ils sont enlevés. Pour les réservoirs enterrés ne pouvant être enlevés, ils doivent être rendus inutilisables par remplissage avec un matériau solide inerte.

Les tuyauteries ayant contenu des produits susceptibles de polluer les eaux et/ou le sol sont également vidées et démontées.

**Art. 4.** En cas de cessation définitive de tout ou partie de l'établissement, l'exploitant développe et propose au Bourgmestre, au Fonctionnaire technique et au Fonctionnaire chargé de la surveillance, un plan de fermeture de site ou de la zone concernée, comprenant notamment les mesures qu'il a prises ou entend prendre afin d'assurer la mise en sécurité de toutes les installations qui subsistent et un plan de remise en état accompagné d'un planning de réalisation.

**Art. 5.** En cas de cessation définitive de tout ou partie de l'établissement, exploitant prend également contact avec le Département du Sol et des déchets et veille au respect des dispositions du décret du 5 décembre 2008 relatif à la gestion des sols et de ses arrêtés d'exécution.

**Art. 6.** Sans préjudice des obligations qui précèdent, l'exploitant est tenu en toute hypothèse, de remettre le site en fin d'exploitation, dans un état satisfaisant au regard de la protection de l'homme et de l'environnement.

## Article 5

Les conditions d'exploitation particulières suivantes **complètent** les dispositions applicables à l'ensemble de l'établissement et concernent plus particulièrement les installations classées dans les **zones de parkings-relais**.

---

### **IMPLANTATION ET CONSTRUCTION**

---

*Article 1<sup>er</sup>. En application de l'article 2 des conditions générales définies par l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement,*

- *le panneau présent à l'entrée des installations de parcage de Bressoux, porte la mention :  
« Parking de Bressoux »*
- *le panneau présent à l'entrée des installations de parcage de Sclessin, porte la mention :  
« Parking de Sclessin »*

*Article 2<sup>e</sup>. Pour ce qui concerne les parkings-relais en élévation, le dernier niveau est utilisé comme aire de stationnement pour maximaliser le nombre de places de parking. Il n'est donc pas envisageable de limiter l'imperméabilisation néanmoins, une partie du centre de maintenance et de remisage sera constituée d'une toiture végétale afin de réduire l'imperméabilisation du site.*

---

### **EXPLOITATION**

---

*Article unique. L'entrée et la sortie, les aires de stationnement et les abords des installations de parcage sont nettoyés régulièrement.*

---

### **PREVENTION DES ACCIDENTS ET INCENDIES**

---

*Article unique Une séparation résistante au feu est établie entre le parking-relais de Bressoux et le remisage de sorte qu'un incendie éventuel ne se propage pas d'une partie à l'autre.*

---

### **AIR - CLIMAT**

---



---

#### **PARC DE STATIONNEMENT FERME**

---

*Art. 1<sup>er</sup> On entend par:*

- *Surface d'ouverture utile : surface d'ouverture réduite d'une valeur permettant la prise en compte de la réduction de la capacité de l'air à traverser cette surface suite à la présence de certains éléments, tels que par exemple des ventelles, grillages, grilles ou volets mécaniques.*
- *Parc de stationnement ouvert : un parc de stationnement dont chaque niveau dispose de deux façades opposées satisfaisant aux conditions suivantes :*
  - *ces façades sont distantes de maximum 60 mètres, sur la totalité de leur longueur;*

- chacune de ces façades comporte des ouvertures dont la surface d'ouverture utile vaut au moins 1/6ième de la surface totale des parois décrivant le périmètre de ce niveau;
  - les ouvertures sont réparties uniformément sur la longueur de chacune des deux façades;
  - entre ces deux façades, des obstacles éventuels sont admis, pour autant que la surface utile d'écoulement d'air, en tenant compte d'une occupation complète des emplacements pour voitures, soit au moins égale à la surface des ouvertures requise dans chacune de ces façades;
  - la distance horizontale à ciel ouvert entre ces façades et tout obstacle extérieur pouvant entraver la bonne circulation de l'air est d'au moins 5 mètres.
- Parc de stationnement fermé : un parc de stationnement qui ne satisfait pas aux critères de définition d'un parc de stationnement ouvert :

*Art. 2* Le parc de stationnement fermé est équipé d'un système de ventilation, conçu de telle manière qu'en aucun point du parc, une stagnation ne puisse être observée, même locale, de gaz nocifs ou inflammables, et de manière à ce que l'atmosphère ne puisse constituer un risque pour les personnes qui s'y trouvent. Le système de ventilation permet de respecter les valeurs limites de concentration en monoxyde de carbone (CO), visées à l'article 9

*Art. 3* Lorsque le système de ventilation visé à l'article 2 est de type mécanique, il peut également servir au contrôle des concentrations maximales en LPG ou à l'évacuation des fumées et de la chaleur.

*Art. 4* Évacuation des polluants atmosphériques :

1. L'air provenant de la ventilation du parc de stationnement fermé, et de tout autre dispositif susceptible d'engendrer des émissions de polluants atmosphériques, est évacué. Le débouché des conduits d'évacuation d'un parc de stationnement d'une capacité inférieure ou égale à 100 véhicules automobiles, peut être installé en façade s'il n'existe aucune baie établie à moins de 8 mètres au-dessus de lui, ou dans une zone de 4 mètres de part et d'autre. Si l'évacuation se fait au-dessus d'un bâtiment, le niveau de l'exutoire dépasse de plus de 1,20 mètre le niveau le plus haut du toit.
2. Il est interdit de prélever de l'air dans le parc de stationnement fermé pour ventiler d'autres espaces et locaux.
3. Aucune cage d'escalier ou cage d'ascenseur ne peut être utilisée pour l'évacuation d'air du parc de stationnement.

*Art. 5* Aucun local d'exploitation (poste de péage, bureau du gardien, bureaux du personnel de l'établissement, poste de surveillance) ne peut être localisé à l'intérieur du parc de stationnement fermé, à moins qu'il soit équipé d'un système de ventilation mécanique indépendant de celui du parc et maintenu en pression positive permanente.

*Art. 6* Dans les parcs de stationnement de plus de 750 véhicules, l'exploitant met en place une signalisation dynamique permettant d'orienter les usagers vers les places de stationnement disponibles.

**Art. 7** Il est interdit d'entreposer dans l'établissement des matières combustibles ou inflammables.

**Art. 8** L'exploitant limite les émissions olfactives et de poussières provenant de l'établissement.

**Art. 9** A chaque niveau du parc de stationnement fermé, les valeurs limites en concentration en monoxyde de carbone sont fixées comme suit :

1. la teneur moyenne calculée sur toute période de 30 minutes consécutives ne dépasse pas 50 ppm (57 mg/m<sup>3</sup>);
2. la teneur moyenne calculée sur toute période de 15 minutes ne dépasse pas 90 ppm (103 mg/m<sup>3</sup>);
3. la teneur instantanée ne dépasse pas 150 ppm (171 mg/m<sup>3</sup>).

La teneur moyenne calculée sur une période donnée est la moyenne des concentrations en monoxyde de carbone aux différents points de prélèvements, aux différents points de mesure directe, ou sur base des différents trajets optiques, durant cette période.

La teneur moyenne instantanée est la moyenne des valeurs relevées aux différents points de prélèvements, aux différents points de mesure directe, ou sur base des différents trajets optiques, les prélèvements ou mesurages étant réalisés simultanément.

Dans les locaux d'exploitation, la teneur moyenne en monoxyde de carbone ne dépasse pas 25 ppm (29 mg/m<sup>3</sup>) de moyenne sur une période de huit heures consécutives.

**Art. 10** Lorsque le système de ventilation visé à l'article 2 est de type mécanique, il peut ne fonctionner que lorsque le parc de stationnement fermé est utilisé.

**Art. 11** L'exploitant reste attentif à l'évolution de la législation wallonne en matière de parcs de stationnement, et en particulier à l'adoption de conditions sectorielles pour ce type d'installation.

---

#### PARC DE STATIONNEMENT FERME (CONTROLES)

---

**Art. 12** L'exploitant fait contrôler le respect des valeurs limites en monoxyde de carbone visées à l'article 20 chaque fois qu'il y a un doute quant à la qualité de l'air.

**Art. 13** Les campagnes de mesures sont réalisées dans des conditions défavorables (dont notamment les jours de trafic intense).

**Art. 14** Dans les parcs de stationnement fermés de 300 véhicules ou plus, dans les niveaux ventilés mécaniquement, la teneur en monoxyde de carbone est mesurée en continu par un équipement fixe. Cet équipement permet en outre l'asservissement de la ventilation. La ventilation est mise en fonctionnement lorsque la teneur instantanée moyenne par niveau atteint 50 ppm (57 mg/m<sup>3</sup>) ou lorsque la teneur instantanée d'un capteur/détecteur atteint 100 ppm (114 mg/m<sup>3</sup>). La ventilation se fait soit sur la surface totale du niveau, soit dans une zone englobant les capteurs/détecteurs à l'origine du constat de dépassement. Lorsque le système de ventilation sert également au contrôle des concentrations maximales en LPG ou à l'évacuation des fumées et de la chaleur, la commande du système d'évacuation des fumées et de la chaleur ou de réduction des concentrations en LPG est prioritaire.

En cas de défaillance du dispositif de mesure des concentrations en monoxyde de carbone couplé à l'asservissement de la ventilation, celle-ci doit être automatiquement mise (ou maintenue) en fonctionnement.

**Art. 15** Dans les parcs de stationnement fermés de plus de 50 véhicules, un système de détection des concentrations excessives en monoxyde de carbone est installé. Il commande la

*mise en fonctionnement du système de ventilation mécanique, lorsque le parc de stationnement en est pourvu, et la mise en action d'une signalisation d'urgence sonore et lumineuse d'évacuation du niveau lorsque la teneur moyenne en monoxyde de carbone dépasse 200 ppm en valeur moyenne instantanée (228 mg/m<sup>3</sup>) ou lorsque la teneur instantanée d'un capteur/détecteur atteint 400 ppm (456 mg/m<sup>3</sup>). La signalisation d'urgence est perçue à tout endroit du parc de stationnement et ne peut pas être confondue avec d'autres signaux. Les équipements de mesure en continu visés au paragraphe premier peuvent également servir à la détection des concentrations excessives en monoxyde de carbone. Néanmoins, si les équipements de mesure en continu sont des dispositifs à trajet optique, des détecteurs ponctuels doivent être installés aux endroits où il y a un risque d'arrêt prolongé des véhicules moteur en marche tels que les croisements, rampes d'accès et issues.*

*Art. 16 Les points de détection ou de mesure directe, les points de prélèvement ou les trajets optiques sont suffisamment nombreux et sont placés afin de ne pas laisser sans contrôle des volumes importants du parc. Ils sont situés notamment aux endroits où il y a un risque d'arrêt prolongé des véhicules à moteur en marche tels que les croisements, rampes d'accès et issues. Ils sont établis dans des zones où il y a peu de courants d'air.*

*Art. 17 La teneur en monoxyde de carbone est mesurée en continu dans les locaux d'exploitation situés à l'intérieur du parc.*

*Art. 18 Un équipement spécifique indique à l'exploitant ou à son préposé, l'état de l'atmosphère à chaque niveau, le fonctionnement des ventilateurs correspondants et le déclenchement du signal d'urgence sonore et visuel d'évacuation. L'exploitant tient à la disposition du fonctionnaire chargé de la surveillance ces données pendant 3 ans.*

*Art. 19 Les équipements suivants, lorsqu'ils sont installés, sont régulièrement entretenus et contrôlés par l'exploitant ou son préposé :*

- 1° les équipements fixes de mesure de la teneur en monoxyde de carbone,*
- 2° les systèmes de détection des concentrations excessives en monoxyde de carbone ;*
- 3° les ventilateurs, conduits, et tout appareil ou circuit intéressant la ventilation,*
- 4° le dispositif d'asservissement de la ventilation,*
- 5° la signalisation d'urgence.*

*Art. 20 Lorsqu'ils sont installés, les systèmes visés à l'article 19 1° et 2° sont étalonnés avant la première utilisation, puis à intervalle régulier, conformément à des normes reconnues internationalement ou, à défaut, selon les indications fournies par le fabricant ou l'importateur de ceux-ci.*

*Art. 21 L'exploitant tient à la disposition du fonctionnaire chargé de la surveillance, pendant trois ans, les résultats des contrôles visés à l'article 19 ainsi que les certificats d'étalonnage visés à l'article 20.*

---

## **PROTECTION DE L'AQUIFERE ET DES EAUX DE SURFACE**

---

*Article 1<sup>er</sup>. Les nouvelles aires de stationnement de plus de 20 véhicules automoteurs rendues étanches (ou devant l'être : zone de prévention éloignée) doivent être pourvues d'un dispositif de collecte des liquides vers un séparateur d'hydrocarbures.*

## Article 6

Les conditions d'exploitation particulières suivantes **complètent** les dispositions applicables à l'ensemble de l'établissement et concernent plus particulièrement les installations classées dans la **zone de centre de maintenance (B19) , de remisage (B18) et de station de services (B20) de Bressoux** , comportant principalement les postes suivants :

- dans le centre de maintenance et de remisage :
  - deux transformateurs électriques
  - des aspirateurs pour le nettoyage intérieur des rames,
  - une installation extérieure et fixe de lavage extérieur des rames, constituée de trois portiques d'aspersion :
    - un portique de mouillage et d'application du produit de nettoyage ;
    - un portique avec brosses rotatives ;
    - un portique de rinçage  
et d'une unité de recyclage des eaux usées (une cuve de stockage des eaux usées de 10 m<sup>3</sup> ; un déshuileur (8 litres/sec), deux cuves de décantation de 10 m<sup>3</sup> chacune, et une cuve de stockage des eaux recyclées) ;
  - des installations de maintenance légère (remplacement de pièces mécaniques ou de carrosserie) et de maintenance lourde des rames (remplacement des bogies, reprofilage des roues,...), réparties dans divers ateliers et magasins :
    - un atelier bogies comprenant notamment :
      - un système de lavage haute pression à eau chaude des bogies,
      - des équipements de réparation des bogies, dont un tour de reprofilage placé dans une fosse pouvant accueillir une rame entière;
      - une dalle de levage pouvant accueillir une rame entière, et actionnée par 16 colonnes de 5 tonnes de poussée chacune, pour la dépose et à la remise en place d'un ou plusieurs bogies d'un tram ;
    - des ateliers spécialisés : hydraulique, climatisation, électromécanique, etc. ;
    - un atelier électricité et électronique ;
    - un atelier batteries, muni d'une ventilation forcée et d'un bac de récupération des liquides de batterie ;
    - un atelier de peinture et d'application de polyester avec ventilation forcée et système d'aspiration des résidus de ponçage ;
    - des magasins du matériel roulant : magasin amont pour la maintenance lourde, magasin aval pour la maintenance quotidienne, et magasin de stockage des produits dangereux (contenu restant à connaître)
    - un dépôt extérieur de gaz divers en bonbonnes (gaz de soudure)
    - des petits dépôts de déchets résultant de l'activité du site : freins usagés, pots de peinture, huiles usagées) éventuellement une rame désaffectée, avant évacuation
- dans la station de services :
  - un silo de 30 m<sup>3</sup> de sable
  - des points de distribution du sable (1 par bogies) pour le remplissage des sablières des rames (expulsion sur les voies pour empêcher le patinage lors des freinages), au moyen de pistolets de ravitaillement
  - un point de ravitaillement des rames en petits consommables (graisses, liquide lave-glace, etc.)

## **IMPLANTATION ET CONSTRUCTION**

**Article 1<sup>er</sup>** . En application de l'article 2 des conditions générales définies par l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement,

- le panneau présent à l'entrée des installations de maintenance de Bressoux, porte la mention :  
**« Dépôt-centre de maintenance de Bressoux »**

## **EXPLOITATION**

**Article 1<sup>er</sup>**. L'exploitation spécifique du dépôt-centre de maintenance sur le site de Bressoux se fait sous la surveillance, directe ou indirecte, de l'exploitant ou d'une personne nommément désignée par l'exploitant (mainteneur) pour le site de Bressoux et ayant une connaissance de la conduite des installations et activités qui y sont développées, de leurs dangers et inconvénients.

**Art. 2.** L'entrée et la sortie, les aires de stationnement et les abords du dépôt-centre de maintenance de Bressoux sont nettoyés régulièrement.

**Art. 3.** Les opérations d'entretien, de réparation et de ravitaillement en carburant des engins munis d'un moteur à explosion sont effectuées sur une aire bétonnée étanche formant cuvette de rétention, ou reliée à une fosse elle-même étanche permettant la récupération des produits accidentellement répandus.

**Art. 4** Les produits liquides non contenus dans des réservoirs enfouis et présentant, en cas d'épandage accidentel, des risques de pollution de la nappe, sont soit stockés dans des réservoirs placés dans des cuvettes de rétention étanches de capacité au moins égale à la capacité du plus grand des réservoirs contenus dans chaque cuvette, soit contenus dans des fûts ou récipients entreposés sur une aire étanche comportant une fosse de récupération.

**Art. 5** Les fosses de récupération et cuvettes de rétention sont périodiquement vidangées et les produits récupérés évacués vers des installations d'élimination ou de recyclage spécialisées.

**Art. 6.** Dans l'atelier de maintenance, toutes les dispositions sont prises pour limiter la consommation d'eau, notamment par le choix des outils, le calibrage régulier des installations, la détection et la réparation des fuites.

## **PREVENTION DES ACCIDENTS ET INCENDIES**

**Article unique** Le centre de maintenance et l'espace de remisage des rames qui est couvert sont équipés d'un système de sprinklers pour extinction automatique.

## **ENVIRONNEMENT SONORE**

**Article 1<sup>er</sup>**. Les valeurs limites du niveau de bruit dans l'environnement, à prendre en compte pour l'application des conditions générales fixées par l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 fixant les conditions générales d'exploitation des établissements visés par le décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, sont données par le tableau suivant :

Zone d'immission dans laquelle les mesures sont effectuées		Valeurs limites (dBA)		
		Jour 7h-19h	Transition 6h-7h 19h-22h	Nuit 22h-6h
I	Toutes zones, lorsque le point de mesure est situé à moins de 500 m de la zone d'extraction, d'activité économique industrielle ou d'activité économique spécifique, ou, à moins de 200 m de la zone d'activité économique mixte, dans laquelle est situé l'établissement	55	50	45
II	Zones d'habitat et d'habitat à caractère rural, sauf I	50	45	40
III	Zones agricoles, forestières, d'espaces verts, naturelles, de parcs, sauf I	50	45	40
IV	Zones de loisirs, de services publics et d'équipements communautaires	55	50	45

*Art. 2. Si l'établissement (en cette occurrence les installations et activités classées constitutives du dépôt-centre de maintenance de Bressoux) ne satisfait pas aux valeurs limites du tableau, l'exploitant fait réaliser une étude technico-économique évaluant la faisabilité d'investissements visant la réduction des émissions sonores et les niveaux de bruit prévisionnels qui en découlent.*

*L'étude établie avec la collaboration d'un organisme agréé (arrêté royal du 2 avril 1974) et approuvée par celui-ci, est déposée auprès du Fonctionnaire technique dans les six mois qui suivent la notification du présent arrêté.*

*Sur base de cette étude, le Fonctionnaire technique propose à l'autorité compétente d'adopter des conditions particulières complémentaires, fixant la nature des travaux d'assainissement, leur délai d'exécution et les valeurs limites définitives des niveaux de bruit. Ces limites peuvent être supérieures aux valeurs du tableau.*

*Si une étude est nécessaire et dans l'attente de la réalisation des travaux d'assainissement et la mise en application des valeurs limites définitives, une tolérance de 10dB(A) est appliquée aux valeurs limites du tableau.*

## VIBRATIONS

*Article unique. Les précautions nécessaires sont prises pour éviter que les vibrations qui pourraient être engendrées par le fonctionnement des moteurs, machines, transmissions, ..., ou par les procédés de travail mis en œuvre ne puissent incommoder les voisins ou nuire à la stabilité des constructions.*

### APPLICATION DE PEINTURES OU D'ENDUITS SUR TOUTE SURFACE PAR DES PROCÉDÉS PNEUMATIQUES OU NON À L'AIDE DU PISTOLET OU PAR DES PROCÉDÉS ÉLECTROSTATIQUES (RUBRIQUE 24.31)

*Article unique. Les installations d'application de peintures ou enduits sur toute surface par des procédés pneumatiques ou non, à l'aide d'un pistolet ou par des procédés électrostatiques,*



visées par la rubrique 24.31, répondent aux mêmes conditions que celles définies pour les cabines de peinture, à savoir l'arrêté du Gouvernement wallon du 25 septembre 2008 déterminant les conditions sectorielles relatives aux cabines de peinture (Moniteur belge du 15 octobre 2008).

---



---

## NETTOYAGE DE VEHICULES

---



---



---



---

### CHAPITRE I.

#### CHAMP D'APPLICATION

---



---

**Article 1<sup>er</sup>.** *Les présentes prescriptions s'appliquent à toute installation de lavage de véhicules automobiles visée par la rubrique 50.20.03 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées.*

---



---

### CHAPITRE II.

#### DEFINITIONS

---



---

**Art. 2.** *Pour l'application des présentes prescriptions, on entend par :*

- 1° *Lave-auto tunnel : installation dans laquelle le véhicule est tracté vers les différentes étapes fixes de lavage/séchage tout au long du tunnel.*
- 2° *Lave-auto portique : installation dans laquelle le véhicule est immobile et le portique bouge.*
- 3° *Lave-auto armoire : le lavage est fait à l'aide d'un nettoyeur à haute pression.*

---



---

### CHAPITRE III.

#### CONDITIONS APPLICABLES A TOUS LES TYPES DE LAVE-AUTO

---



---



---



---

#### Section 1<sup>ère</sup>.

#### Généralités

---



---

**Art. 3.** *L'établissement est maintenu propre et en bon état d'entretien.*

**Art. 4.** *Les aires d'accès et de lavage sont bétonnées et parfaitement étanches à toute pénétration de substances liquides dans le sol.*

*Ces surfaces doivent être aménagées de telle sorte que toutes les eaux usées soient recueillies par des caniveaux se déversant vers un seul exutoire.*

**Art. 5.** *Avant d'être évacuées à l'égout public, un cours d'eau ou un dispositif quelconque de récolte des eaux de surface, toutes les eaux ainsi recueillies sont traitées dans une installation d'épuration des eaux (voir section 2 du présent chapitre).*

**Art. 6.** *Les déchets résultant du nettoyage des véhicules et de toutes autres opérations sont évacués conformément à la législation en vigueur.*

**Art. 7.** *Il est strictement interdit de procéder à la destruction par combustion des déchets, résidus et matières quelconques provenant directement ou indirectement de l'exploitation.*

**Art. 8.** *Sans préjudice des dispositions de l'article 574bis du Règlement général pour la protection du travail, les moyens de lutte contre l'incendie sont établis en accord avec le service d'incendie territorialement compétent.*

---



---

#### Section 2.

#### Installations d'épuration des eaux

---



---

**Art. 9.** *En application des dispositions de l'article 572 du Règlement général pour la protection du travail, les eaux de lavage ou autres eaux résiduelles pouvant contenir de*

*l'essence, du pétrole, de l'huile ou tout autre produit sont traitées dans une installation d'épuration des eaux comprenant au minimum un séparateur d'hydrocarbures à obturation automatique avec chambre d'échantillonnage et indicateur de niveau ainsi qu'un débourbeur.*

**Art. 10.** *Ces dispositifs sont aisément accessibles pour l'inspection, l'entretien, la réparation et la prise d'échantillons.*

*Un modèle à évacuation automatique est autorisé.*

**Art. 11.** *Les dépôts et liquides accumulés dans le débourbeur, le séparateur d'hydrocarbures ainsi que dans l'éventuelle cuve qui l'accompagne sont périodiquement vidangés et les produits sont évacués selon la législation en vigueur.*

**Art. 12.** *Les performances de cette installation d'épuration des eaux permettent de respecter les valeurs-limites de rejet des eaux fixées au dit permis ainsi que celles définies dans les prescriptions réglementaires.*

*L'exploitant tient à la disposition du fonctionnaire chargé de la surveillance tous documents relatifs au dimensionnement de cette installation.*

---



---

#### CHAPITRE IV.

#### CONDITIONS PARTICULIERES DES LAVE-AUTO TUNNELS ET PORTIQUES

---



---

**Art. 13.** *Si un nettoyage haute pression est prévu avant l'entrée du tunnel ou du portique, l'espace réservé à cet effet doit être situé à plus de 10m de toute propriété voisine et à plus de 5 m de la voie publique.*

**Art. 14.** *Le cas échéant, un ou des écrans imputrescibles doivent être placés judicieusement afin d'éviter d'incommoder les habitations voisines par les embruns dégagés par le nettoyeur haute pression.*

---



---

#### CHAPITRE V.

#### CONDITIONS PARTICULIERES AUX LAVE-AUTO ARMOIRES

---



---

**Art. 15.** *Le cas échéant, un ou des écrans imputrescibles doivent être placés judicieusement afin d'éviter d'incommoder les habitations voisines par les embruns dégagés par le nettoyage haute pression des véhicules.*

---



---

## INSTALLATIONS DE COMPRESSION DE GAZ

---



---



---



---

#### CHAPITRE I

#### CHAMP D'APPLICATION

---



---

**Article 1<sup>er</sup>.** *Sans préjudice des dispositions non abrogées du Règlement général pour la protection du travail et des dispositions du Règlement général des installations électriques rendu obligatoire dans les établissements classés comme dangereux, insalubres et incommodes par l'arrêté royal du 2 septembre 1981 qui pourraient être applicables, les prescriptions suivantes s'appliquent à toute installation de compression de gaz de puissance supérieure :*

- a) à 20 kW pour les compresseurs d'air et de gaz inertes ;
- b) à 5 kW pour les compresseurs d'autres gaz que l'air ou les gaz inertes.

---



---

**CHAPITRE II**


---



---

**INSTALLATION**


---



---

**Art. 2.** Des dispositions sont prises pour que le bruit ou les vibrations qui pourraient être engendrées par le fonctionnement des compresseurs, sécheurs, refroidisseurs ne puissent incommoder les voisins ou nuire à la stabilité des constructions.

**Art. 3.** Dans la mesure du possible, le local du compresseur est aménagé de telle manière que ses ouvertures ne soient pas orientées vers le voisinage afin que le bruit inhérent au fonctionnement de machines soit le plus atténué possible à la limite de propriété. Si nécessaire, des dispositifs antibruit sont utilisés.

Pour tous les sujets relatifs au niveau de pression acoustique mesuré dans l'environnement, les conditions d'exploitation relatives au bruit sont d'application.

**Art. 4.** L'étanchéité des appareils et conduites de réfrigération est assurée et contrôlée avant la mise en service.

**Art. 5.** Les compresseurs sont pourvus de dispositifs arrêtant automatiquement la compression si la valeur de la pression à la sortie dépasse la valeur fixée requise pour la sécurité de l'installation.

**Art. 6.** L'obligation de placer un détecteur de gaz dans le local du compresseur fait éventuellement l'objet de conditions particulières en fonction de la caractéristique nocive ou toxique du gaz.

---



---

**CHAPITRE III**


---



---

**PREVENTION ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE**


---



---

**Art. 7.** L'exploitant veille à la bonne conservation des produits d'extinction d'incendie en les renouvelant avant leur date de péremption.

**Art. 8.** Il est immédiats et d'y employer la flamme nue ou d'y produire des étincelles. Interdit de fumer dans le local de compression et dans les abords

Lorsque des travaux nécessitent la flamme nue ou des étincelles, ils ne peuvent être exécutés qu'après avoir évacué le gaz du local de compression et moyennant le respect des consignes de sécurité.

**Art. 9.** Il est interdit de déposer des matières, gaz ou liquides inflammables ou aisément combustibles dans le local du compresseur.

---



---

**CHAPITRE IV**


---



---

**CONTROLES**


---



---

**Art. 10.** Un certificat, établi par le constructeur ou par un organisme agréé pour le contrôle des appareils à pression atteste :

- a) que tout appareil susceptible de contenir un gaz à une pression supérieure à la pression atmosphérique a subi une pression d'épreuve égale au moins à une fois et demie la pression maximum de service et est construit de manière à résister, avant de se rompre, à une pression égale au double de la pression d'épreuve;
- b) que l'épreuve, fait à l'eau froide, n'a fait découvrir ni déformation permanente, ni vices de construction, ni défauts graves.

**Art. 11.** Les appareils de contrôle et de sécurité sont contrôlés par un organisme agréé à une fréquence établie comme précisé ci-après.

*La fréquence des contrôles est celle fixée par les prescriptions réglementaires. A défaut de fréquence précisée par celles-ci, la périodicité des contrôles est fixée à trois ans, ou à une durée moindre fixée par l'organisme agréé si ce dernier fait état de constatations justifiant une réduction de cette périodicité.*

*Les certificats de contrôle sont tenus à la disposition du fonctionnaire chargé de la surveillance.*

*Art. 12. Les dates et résultats des contrôles ainsi que les noms et adresses des sociétés ou organismes agréés les ayant effectués, les réparations importantes et les modifications importantes à l'installation doivent figurer sur un registre tenu en permanence à la disposition du fonctionnaire chargé de la surveillance.*

*Il y est annexé les divers procès-verbaux des contrôles, ainsi que les procès-verbaux des visites effectuées éventuellement par le service d'incendie territorialement compétent.*

---



---

#### CHAPITRE V

#### DISPOSITIONS RELATIVES AUX COMPRESSEURS DE GAZ INFLAMMABLES

---



---

*Art. 13. Sans préjudice de l'application des dispositions légales et réglementaires, les précautions indispensables sont prises pour prévenir l'incendie et l'explosion et pour pouvoir combattre rapidement et efficacement chaque début d'incendie.*

*Dans l'établissement, l'exploitant dispose toujours d'un nombre suffisant de lances à eau et/ou d'extincteurs adaptés à l'usage, prêts à l'emploi, judicieusement disposés et faciles à atteindre.*

*Les moyens de prévention et de lutte contre l'incendie d'un gaz inflammable doivent être déterminés avec le service d'incendie territorialement compétent.*

*Les éventuels moyens de prévention d'une fuite de gaz nocif ou toxique sont établis par le fonctionnaire technique dans des conditions particulières.*

*Pour les autres gaz, la consultation du service d'incendie est éventuellement requise par le fonctionnaire technique en fonction de l'importance de l'installation ou de la nature du gaz.*

*Art. 14. Le local du compresseur est construit en matériaux incombustibles. Il ne comporte aucun étage. Le toit est construit en matériaux légers. Une ventilation forcée du local est assurée.*

*Art. 15. Le chauffage du local ne peut se faire qu'au moyen d'eau chaude, de vapeur ou d'air chaud produit à l'extérieur.*

*Art. 16. Le local du compresseur est équipé d'au moins un détecteur de gaz, judicieusement placé. Le détecteur doit donner l'alerte pour une valeur de la concentration en gaz inférieure à 20 % de la limite inférieure d'inflammabilité.*

*Art. 17. Les appareils et les canalisations électriques du local du compresseur doivent correspondre aux prescriptions techniques de matériel d'un mode de protection prévue pour une zone 1.*

*Art. 18. Des dispositions sont prises pour éviter des rentrées d'air en un point quelconque du circuit gazeux.*

*Art. 19. Des filtres maintenus en bon état de propreté doivent empêcher la pénétration de matières solides dans le compresseur.*

**Art. 20.** *Si la compression comporte plusieurs étages, le gaz devra être convenablement refroidi à la sortie de chaque étage intermédiaire jusqu'à la température requise pour la sécurité de l'installation.*

*Des appareils de mesure de la température sont installés à la sortie de chaque étage.*

**Art. 21.** *Un dispositif à fonctionnement automatique empêche la mise en marche du compresseur ou assure son arrêt en cas d'alimentation insuffisante en eau ou de défaillance du dispositif de ventilation.*

**Art. 22.** *L'arrêt du compresseur doit pouvoir être commandé par des dispositifs appropriés judicieusement répartis, dont l'un au moins est placé à l'extérieur du local du compresseur.*

**Art. 23.** *Des dispositifs efficaces de purge sont placés sur tous les appareils en des endroits judicieusement placés.*

**Art. 24.** *Des mesures sont prises pour évacuer les produits de condensation en toute sécurité, ainsi que le gaz provenant des soupapes de sécurité. Leur évacuation doit pouvoir se faire sans qu'il en résulte un danger ou une incommodité pour le voisinage.*

*Si les gaz sont toxiques, les condensats et les échappements des soupapes sont conduits dans des scrubbers appropriés.*

---

## **INSTALLATIONS DE SABLAGE OU DE GRENAILLAGE**

---

**Article 1.** *Le sablage/grenaillage des pièces s'effectue dans une cabine établie dans un local séparé et mise sous dépression par un ventilateur qui aspire les poussières et refoule dans une chambre de dépôt.*

*La chambre de dépôt a une capacité proportionnée à l'importance des appareils qui y sont reliés et est disposée de manière que les poussières s'y déposent complètement avant l'échappement de l'air dépoussiéré.*

**Article 2.** *Le ventilateur est mis en marche avant toute opération de sablage/grenaillage et maintenu en fonctionnement pendant dix minutes au moins après la fin de ce travail.*

**Article 3.** *Les rejets atmosphériques en poussières sont inférieurs à 50 mg/Nm<sup>3</sup>.*

---

## **INSTALLATIONS FIXES DE CHARGE DES ACCUMULATEURS ELECTRIQUES**

---



---

### **CHAPITRE I.**

#### **CHAMP D'APPLICATION**

---

**Article 1<sup>er</sup>.** *Sans préjudice des dispositions non abrogées du Règlement général pour la protection du travail et du Règlement général des installations électriques qui sont applicables, les prescriptions suivantes s'appliquent à toute installation fixe pour la charge des accumulateurs électriques.*

---

### **CHAPITRE II.**

#### **DEFINITIONS**

---

**Art. 2.** *Pour l'application du présent arrêté, on entend par :*

- ⇒ **Accumulateur non stationnaire** : accumulateur qui n'est pas installé à demeure dans un lieu et qui n'est pas normalement relié à l'installation électrique.

---



---

**CHAPITRE III.**
**INSTALLATION**


---



---

**Art. 3.** Les accumulateurs en état de charge doivent être placés dans un local réservé à cet effet, excepté pour les accumulateurs qui sont chargés sur leur véhicule.

*Ce local est couvert et construit en matériaux incombustibles.*

**Art. 4.** Des mesures sont prises pour éviter tout risque d'incendie et d'explosion.

*Notamment, l'appareil de charge doit être équipé d'un dispositif automatique de coupure en fin de charge.*

*Les locaux de charge sont ventilés de manière efficace.*

**Art. 5.** Il est interdit d'entreposer à proximité des accumulateurs des matières inflammables ou aisément combustibles, telles que papier, carton, huiles, etc.

**Art. 6.** Dans tout local où se trouvent des accumulateurs, il est interdit de fumer, de pénétrer avec des objets en ignition, de produire du feu ou des étincelles. Des avis mentionnant cette interdiction sont affichés de façon bien apparente dans le local et aux entrées de celui-ci.

**Art. 7.** Le revêtement du sol des locaux de charge est réalisé en matériaux étanches et chimiquement inertes aux électrolytes.

*Le sol est aménagé de telle sorte que toute pénétration d'électrolyte dans le sous-sol ou dans les eaux de surface soit rendue impossible.*

*En particulier, le sol ne peut présenter aucun orifice ni aucune liaison avec un égout.*

**Art. 8.** Tout écoulement quelconque d'électrolyte doit être immédiatement neutralisé avec un produit approprié.

*Des produits neutralisants en quantité suffisante sont disponibles à proximité des accumulateurs qui sont destinés à être déplacés.*

*Le produit neutralisant utilisé doit être évacué conformément à la réglementation en vigueur sur les déchets toxiques et dangereux.*

**Art. 9.** Les accumulateurs rebutés sont stockés sur une aire exclusivement réservée à cet effet, dont le revêtement est étanche et chimiquement inerte vis-à-vis des électrolytes.

*Des produits neutralisants se trouvent à proximité de cette aire.*

**Art. 10.** L'opération de remplissage des accumulateurs s'effectue dans un encuvement étanche et chimiquement inerte vis-à-vis des électrolytes.

---



---

**DÉPÔTS DE LIQUIDES DANGEREUX EN RECIPIENTS MOBILES (FUTS, BIDONS, IBC,...)**

---



---

**CHAPITRE I.**
**CHAMP D'APPLICATION**


---



---

**Article 1<sup>er</sup>.** *Sans préjudice des dispositions du Règlement général pour la protection du travail qui sont applicables, les prescriptions suivantes concernent les substances et préparations ou mélanges :*

- a) *qui sont liquides à la pression atmosphérique et jusqu'à une température de 40° C ;*
- b) *et qui possèdent un ou plusieurs des caractères : très toxique, toxique, comburant, dangereux pour l'environnement, corrosif, nocif, irritant, définis par la législation relative à la classification, à l'emballage et à l'étiquetage des substances et mélanges ou préparations.*

*Le cas échéant, ces caractères sont convertis de manière à tenir compte des dispositions du règlement (CE) n°1272/2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges, en se référant notamment à l'annexe VII du dit règlement (tableau de conversion).*

---



---

## CHAPITRE II.

### AMENAGEMENT DU DEPOT

---



---

**Art. 2.** *Le dépôt est aménagé de manière à prévenir les débordements et renversements des liquides lors de manutentions ou de manœuvres effectués dans ou à proximité de celui-ci.*

*A cet effet, et en fonction de leurs compatibilités, un espace suffisant est prévu pour pouvoir stocker les produits par groupe de compatibilité, dans le respect des règles suivantes :*

- *tout stockage, en récipients mobiles, d'un liquide dangereux est associé à un dispositif de rétention dont le volume est au moins égal à la plus grande des deux valeurs suivantes :*
  - *la capacité du plus grand récipient présent dans le dispositif de rétention*
  - *20 % de la capacité totale des récipients présents dans le dispositif de rétention;*
- *Les dispositifs de rétention sont étanches aux produits qu'ils pourraient contenir et résistent à leur action physique et chimique. Il en est de même pour les dispositifs d'obturation éventuels qui doivent être maintenus fermés.*
- *Les dispositifs de rétention ont vocation à être vides de tout liquide. Toute liaison directe d'un dispositif de rétention avec un égout public, un cours d'eau ou un dispositif quelconque de récolte des eaux de surface, est interdite.*
- *L'étanchéité du ou des récipients associés à un dispositif de rétention doit pouvoir être contrôlée à tout moment.*

**Art. 3. §1** *Les matières chimiques pouvant réagir entre elles par vapeur, épanchements,..., sont entreposées séparément et ne peuvent être associées à un même dispositif de rétention.*

**§ 2** *Les acides et les bases doivent être stockés séparément.*

**§ 3** *Les acides et les éventuels cyanures sont stockés séparément. Le stockage des cyanures fait en outre l'objet de dispositions particulières plus spécifiques définies ailleurs, s'il est prévu d'en détenir.*

**§ 4** *Sauf disposition expresse de l'arrêté d'autorisation, et aux conditions alors définies par celui-ci, le stockage de produits inflammables est interdit dans le local de stockage des produits visés par les présentes conditions. En tout état de cause, les produits inflammables qui seraient éventuellement autorisés sont stockés isolément, et à l'écart des agents oxydants.*

§ 5 Les éventuels produits chimiques, à combustion instantanée sous l'effet de l'humidité, sont stockés dans des endroits secs et séparés des agents oxydants. Dans ce cas précis, les zones de stockage de ces produits chimiques doivent être marquées pour éviter l'utilisation d'eau dans la lutte anti-incendie.

§ 6 Pour les liquides comburants, des mesures particulières (local séparé, écran incombustible, distance de sécurité,...) sont en outre prises si nécessaire pour éviter toute influence entre ces produits et les autres produits stockés.

§ 7 A titre d'aide de base, le tableau présenté ci-dessous fait le relevé des catégories de substances qui ne doivent pas en principe être stockées conjointement.

Sauf justification particulière, les produits présentant plusieurs critères de dangerosité sont stockés en fonction du premier critère applicable dans l'ordre de priorité suivant: inflammable, comburant, corrosif, très toxique ou toxique, dangereux pour l'environnement ou nocif ou irritant.

Stockages à priori compatibles ou non <sup>(*)</sup>	Très Toxique Toxique	Comburant	Dangereux pour environnement Nocif, Irritant	Corrosif	Inflam-mable
Très Toxique Toxique	Oui	NON	Oui	NON	NON
Comburant	NON	Oui	NON	NON	NON
Dangereux pour environnement, Nocif, Irritant	Oui	NON	Oui	NON	NON
Corrosif	NON	NON	NON	Oui	NON
Inflammable	NON	NON	NON	NON	Oui

(\*) la compatibilité/incompatibilité visée ici est une présomption de principe, sur base des critères de dangerosité. Elle ne préjudicie pas d'autres incompatibilités entre produits sur base de propriétés plus précises (ex. acides et bases), ou d'une compatibilité sur base des propriétés spécifiques des produits.

**Art. 4.** L'accès au dépôt est interdit aux personnes étrangères à l'établissement, par une porte fermant à clé, s'ouvrant vers l'extérieur et portant les pictogrammes des matières entreposées.

**Art. 5.** Le dépôt ne peut être installé dans un local que moyennant l'observation des conditions suivantes :

- le local est construit en matériaux incombustibles;
- le local est ventilé de manière efficace.

---



---

### CHAPITRE III.

#### EXPLOITATION

---



---

**Art. 6.** Les liquides dangereux sont entreposés et manipulés de manière à ce qu'ils ne puissent entraîner ni danger, ni incommodité, ni insalubrité pour les voisins, ou provoquer une pollution quelconque de l'environnement.

**Art. 7.** En particulier, les liquides dangereux sont contenus dans des récipients appropriés, conçus et réalisés en fonction des caractéristiques des liquides qu'ils contiennent et d'une résistance mécanique et chimique suffisante ; il en va de même pour les canalisations, vannes, pompes et autres accessoires.

Les récipients sont efficacement protégés contre la corrosion.



Ces récipients sont déposés sur une surface étanche et garantissant leur stabilité.

**Art. 8.** Les transvasements de liquides dangereux ne sont autorisés qu'au moyen de dispositifs qui garantissent la sécurité de l'environnement comme, par exemple, des flexibles à raccords vissés aux deux extrémités, des pompes aspirantes à main, etc. Les moyens nécessaires seront présents afin d'éliminer immédiatement et efficacement tout liquide répandu accidentellement.

**Art. 9.** Le nom des substances véhiculées figure visiblement, à titre de rappel, sur les canalisations circulant dans l'établissement si celles-ci ne sont pas protégées contre une rupture accidentelle par des garants.

Il en va de même aux bouches d'approvisionnement individuelles de façon à éviter les manipulations erronées.

**Art. 10.** Une surveillance régulière du dépôt est organisée de manière à déceler sans retard toute fuite aux récipients stockés.

**Art. 11.** Les produits récupérés en cas d'accident ne peuvent être rejetés que dans des conditions conformes aux conditions de rejets des eaux usées ou sont éliminés comme les déchets. Ils ne peuvent, en aucun cas, être déversés directement dans un égout public ou un cours d'eau quelconque.

En cas d'écoulement accidentel dans le sol, les modalités d'enlèvement et d'évacuation des terres ainsi polluées se font en concertation avec le Département du Sol et des Déchets et le Fonctionnaire chargé de la surveillance. Lorsque ces terres ne peuvent pas être immédiatement évacuées, le déclarant procède à leur entreposage dans des conditions permettant d'éviter tout écoulement ou toute évaporation des substances polluantes. Ce stockage se fait à l'abri des intempéries.

**Art. 12.** Les opérations mettant en œuvre les liquides dangereux ne sont confiées qu'à des personnes compétentes, dûment averties des dangers et risques de pollution inhérents à ces liquides

Des instructions écrites précises, indiquant les mesures à prendre en cas d'accidents ou d'incidents, sont communiquées par les responsables du dépôt aux personnes amenées à l'utiliser.

## **DÉPÔTS DE LIQUIDES INFLAMMABLES EN RÉCIPIENTS MOBILES**

### **CHAPITRE I.**

### **CHAMP D'APPLICATION**

**Article 1<sup>er</sup>.** § 1<sup>er</sup>. Sans préjudice des dispositions du Règlement général pour la protection du travail qui pourraient être applicables, les prescriptions suivantes s'appliquent à tout dépôt de liquides inflammables de capacité totale, égale ou supérieure à :

- a) 50 litres pour les liquides inflammables dont le point d'éclair est inférieur à 0 °C et dont la pression de vapeur à 35 °C est supérieure à 10<sup>5</sup> pascals (catégorie A - liquides extrêmement inflammables) ;
- b) 100 litres pour les liquides inflammables dont le point d'éclair est inférieur à 55 °C et ne répondant pas à la définition des liquides extrêmement inflammables (catégorie B) ;
- c) 3000 litres pour les liquides inflammables dont le point d'éclair est supérieur à 55 °C et inférieur ou égal à 100 °C (catégorie C) ;

constitué de récipients mobiles.

Les dépôts de récipients mobiles destinés à la vente au détail font partie de conditions particulières.

---



---

CHAPITRE II.

DEFINITIONS

---



---

**Art. 2.** Pour l'application des présentes prescriptions, on entend par :

- 1° **Récipient mobile** : tout récipient qui doit être transporté pour recevoir sa charge de liquide ou pour être utilisé.
- 2° **Dépôt** : un stockage de récipients mobiles de liquides inflammables.
- 3° **Zone de stockage** : surface de dépôt prévue pour le stockage des récipients mobiles.
- 4° **Capacité du dépôt** : la capacité totale en litres d'eau des récipients mis en dépôt (vides et pleins).
- 5° **Encuvement étanche** : aire disposée en forme de cuvette dont la structure est construite en matériaux incombustibles, présentant une étanchéité, une résistance mécanique et chimique suffisantes aux liquides stockés.
- 6° **Point d'éclair** : température en vase fermé déterminée par les normes belges NBN T 52-075 ou NBN T 52-110.
- 7° **Ecran de sécurité** : écran dont l'objectif est de protéger le dépôt d'un incendie.
- 8° **Immeuble** : un bâtiment, situé à l'intérieur ou à l'extérieur de l'exploitation destiné à être occupé de manière temporaire ou de manière permanente par le public ou le voisinage.
- 9° **Expert compétent** : une personne ou un service technique, attaché ou non à l'établissement dont la compétence, en ce qui concerne la mission qui lui est confiée, est généralement reconnue.

---



---

CHAPITRE III.

IMPLANTATION DU DEPOT

---



---

**Art. 3.** La distance minimum mesurée horizontalement qui doit séparer l'aire d'un dépôt de la limite de propriété, de la voie publique ou d'un immeuble fait éventuellement l'objet de conditions d'exploitation particulières.

---



---

CHAPITRE IV.

CONSTRUCTION DES RECIPIENTS

---



---

**Art. 4.** Les liquides inflammables sont contenus dans des récipients appropriés, conçus et réalisés en fonction des caractéristiques des liquides qu'ils contiennent et présentent une résistance chimique suffisante et une résistance mécanique suffisante.

Ils sont hermétiquement fermés.

Les réservoirs métalliques sont efficacement protégés contre la corrosion.

**Art. 5.** Les récipients contenant des liquides inflammables de point d'éclair inférieur à 55 °C sont métalliques.

**Art. 6.** Sans préjudice des dispositions non abrogées du Règlement général pour la protection du travail concernant l'identification des produits, les récipients sont pourvus au moins d'un signe distinctif permettant l'identification, sans possibilité de confusion, des produits contenus.

---



---

**CHAPITRE V. CONSTRUCTION DU DEPOT**

---



---



---



---

**Section 1<sup>ère</sup>. Généralités**

---



---

**Art. 7.** Un écran de sécurité est constitué en maçonnerie ou en béton d'une épaisseur respective de 18 et 10 cm. ou en d'autres matériaux présentant une résistance au feu équivalente. L'écran a une hauteur minimum de 2 m et dépasse la hauteur maximum des récipients stockés d'au moins 0,5 m.

*Les écrans en tôle ne sont pas autorisés.*

**Art. 8.** Le stockage en récipients mobiles se fait à l'air libre ou dans des locaux fermés, exclusivement réservés à cet usage, entièrement construits en maçonnerie, en béton ou en d'autres matériaux incombustibles.

**Art. 9.** Le dépôt de liquides inflammables de point d'éclair inférieur à 55 °C :

- a) est interdit dans des caves ;
- b) ne peut se situer dans un immeuble ;
- c) ne peut être surmonté d'aucun étage ;
- d) ne peut surmonter un local contenant des matières combustibles.

**Art. 10.** Le sol d'un dépôt est constitué par un matériau résistant et étanche et est établi de manière à assurer la stabilité des récipients.

*Il ne peut se situer à plus de 70 cm en dessous du sol environnant.*

**Art. 11.** Le sol du dépôt ne peut comporter ni ouverture ni creux et en particulier aucune ouverture d'égout.

**Art. 12.** Les locaux où sont entreposés les liquides inflammables sont ventilés de manière efficace.

*Dans le cas d'une ventilation naturelle, des prises d'air sont établies à leur partie inférieure et supérieure et judicieusement placées ; elles peuvent être réalisées en briques creuses et n'être pas protégées lorsqu'elles se trouvent dans des parois ne donnant pas sur la voie publique. Dans le cas contraire, les ouvertures sont protégées par un double treillis métallique, solide, à mailles étroites, disposé de manière à empêcher toute introduction dans le dépôt d'objets provenant de l'extérieur.*

**Art. 13.** Tout dépôt à l'air libre situé dans une exploitation recevant du public est entouré d'une clôture d'une hauteur de 2 mètres au moins, pour autant que ce même public soit susceptible de s'approcher des récipients.

**Art. 14.** Les pictogrammes réglementaires sont apposés sur la clôture ou l'enceinte du dépôt, mentionnant notamment :

- a) la présence des liquides inflammables ;
- b) l'interdiction de fumer et/ou de produire une flamme nue ;
- c) l'interdiction d'y pénétrer sans raison de service.

**Art. 15.** Des accès aisés au dépôt sont aménagés pour permettre une approche aisée des véhicules du service régional d'incendie à partir de la voie publique.

---



---

**Section 2. Zones de stockage**

---



---

**Art. 16.** Les récipients mobiles sont stockés dans des zones réservées au type de liquides inflammables et clairement délimitées au moins par un marquage au sol.

**Art. 17.** Toute zone de stockage de liquides inflammables de point d'éclair inférieur à 55 °C est séparée de toute autre zone contiguë de stockage de substances combustibles ou

de remplissage, soit par un écran de sécurité, soit par une distance suffisante faisant l'objet de conditions particulières.

**Art. 18.** Les opérations de remplissage de récipients de liquides inflammables de point d'éclair inférieur à 55 °C s'effectuent dans une zone uniquement réservée et séparée par un écran de sécurité ou suffisamment éloignée de toute autre zone de stockage de liquides ou de matières combustibles.

Si le remplissage se fait dans un local, il est réservé uniquement à cet effet, construit en matériaux incombustibles et efficacement ventilé.

**Art. 19.** Les récipients défectueux et destinés au rebut sont aussi stockés sur une zone réservée à cet effet sans confusion possible avec d'autres zones et clairement délimitée au moins par un marquage au sol.

---



---

### Section 3.

### Installation électrique – Eclairage – Chauffage

---



---

**Art. 20.** Sans préjudice du Règlement général des Installations Electriques, les appareils et les canalisations électriques des locaux fermés doivent être conçus et réalisés suivant un plan de zonage déterminé en fonction de la présence accidentelle d'un mélange explosif.

**Art. 21.** Une surface de 20 % maximum du toit peut être utilisée pour l'éclairage naturel si elle est réalisée en matériel translucide et auto-extinguible.

Si le dépôt ne peut être éclairé naturellement, l'électricité seule est admise comme moyen d'éclairage artificiel.

**Art. 22.** Les appareils de chauffage ainsi que les conduits de fumée sont conçus et établis de façon à offrir les garanties de sécurité suffisantes eu égard aux circonstances locales, suivant les prescriptions de l'article 52 du Règlement général pour la protection du travail.

Ils sont adaptés à la zone classée.

Les appareils de chauffage sont installés de telle sorte qu'ils ne peuvent échauffer exagérément la paroi des récipients.

---



---

## CHAPITRE VI.

## EXPLOITATION

---



---

**Art. 23.** L'aire du dépôt est maintenue propre et en bon état.

**Art. 24.** Le dépôt est réservé au stockage des liquides inflammables. Le stockage d'autres matières combustibles est interdit.

**Art. 25.** Les récipients de liquides inflammables de point d'éclair inférieur à 55 °C sont protégés contre l'action des rayons solaires ou le rayonnement de sources de chaleur quelconques.

**Art. 26.** Les récipients sont manipulés et transportés avec précaution, de façon à éviter tout accident et tout bruit pouvant incommoder le voisinage.

En particulier, il est interdit :

- a) de les laisser tomber ou de les jeter sur le sol ;
- b) des les transporter à l'aide d'un véhicule qui n'est pas prévu ni équipé à cet effet.

**Art. 27.** Les récipients doivent présenter toute garantie d'étanchéité. Cette étanchéité doit être contrôlée directement après le remplissage. Les récipients reconnus défectueux sont vidés immédiatement et entreposés sur une aire spécialement réservée aux récipients défectueux.

**Art. 28.** Il est interdit de stocker à l'intérieur d'un même encuvement des liquides qui pourraient provoquer des réactions chimiques dangereuses.

Des mesures sont prises pour que le liquide s'échappant accidentellement de l'un des récipients ne puisse corroder les autres.

---



---

CHAPITRE VII.

PREVENTION ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE

---



---

**Art. 29.** Sans préjudice de l'application des dispositions légales et réglementaires, les précautions indispensables sont prises pour prévenir l'incendie et l'explosion et pour pouvoir combattre rapidement et efficacement tout début d'incendie. Cet équipement doit être déterminé en accord avec le service régional d'incendie.

**Art. 30.** Le matériel de lutte contre l'incendie doit être en bon état d'entretien, protégé efficacement contre le gel, bien signalé, aisément accessible et judicieusement réparti.

**Art. 31.** L'exploitant veille à la bonne qualité des produits d'extinction d'incendie en les renouvelant avant leur date de péremption.

**Art. 32.** L'exploitant forme son personnel au système d'alerte d'incendie ainsi qu'au maniement des appareils extincteurs recommandés par le service régional d'incendie.

---



---

CHAPITRE VIII.

PREVENTION DE LA POLLUTION DU SOL

---



---

**Art. 33.** Les mesures nécessaires sont prises pour éviter la pénétration dans le sol des liquides s'échappant accidentellement des récipients mobiles :

- a) les récipients mobiles sont placés dans un encuvement étanche aux liquides ;
- b) le volume de l'encuvement est au moins égal à la plus grande des deux valeurs suivantes :
  - ⇒ la capacité du plus grand récipient ;
  - ⇒ 20 % de la capacité totale des récipients présents ou la capacité totale s'il s'agit de liquides inflammables de point d'éclair inférieur à 55 °C ;
- c) le revêtement de l'encuvement est fait d'une matière incombustible ;
- d) les parois de l'encuvement présentent une résistance mécanique suffisante et également une inertie chimique vis-à-vis de ces liquides ;
- e) toute liaison directe de l'encuvement avec un égout public, un cours d'eau ou un dispositif quelconque de récolte des eaux de surface est interdite.

**Art. 34.** Les opérations de remplissage se font dans un encuvement étanche capable de recueillir les égouttures.

**Art. 35.** L'encuvement ne peut être remplacé par un autre système de recueil des liquides que si celui-ci assure une sécurité au moins équivalente.

**Art. 36.** L'exploitant maintient en bon état l'encuvement. Il contrôle régulièrement son étanchéité. Le volume de l'encuvement défini précédemment ne peut être réduit par le dépôt d'autres substances.

**Art. 37.** Les mesures nécessaires sont prises pour empêcher le remplissage de l'encuvement par les eaux de pluie ou pour les évacuer régulièrement

**Art. 38. § 1<sup>er</sup>.** En cas d'écoulement accidentel, les liquides répandus ne peuvent, en aucun cas, être déversés dans un égout public, un cours d'eau ou un dispositif quelconque de récolte des eaux de surface.

§ 2. En cas d'écoulement accidentel dans le sous-sol, l'exploitant doit immédiatement en avertir le Bourgmestre et le fonctionnaire chargé de la surveillance. Les modalités d'enlèvement et d'évacuation des terres ainsi polluées se font en concertation avec eux.

§ 3. Lorsque ces terres ne peuvent pas être immédiatement évacuées, l'exploitant doit procéder à leur entreposage dans des conditions à éviter tout écoulement ou toute évaporation des substances polluantes. Ce stockage doit se faire à l'abri des intempéries.

§ 4. Les déchets toxiques et dangereux et toutes les matières contaminées par ceux-ci doivent être évacués conformément à la réglementation en vigueur sur les déchets.

§ 5. L'exploitant doit s'assurer que le collecteur de déchets dispose des agréments nécessaires pour l'évacuation du type de déchets.

---



---

#### CHAPITRE IX.

#### PREVENTION DE LA POLLUTION DE L'AIR

---



---

**Art. 39.** Font éventuellement l'objet de conditions d'exploitation particulières les dépôts de liquides qui en plus de leurs caractères d'inflammabilité ou de combustibilité, présentent des caractères toxiques, nocifs, cancérogènes ou irritant.

---



---

#### CHAPITRE X.

#### CONTROLE

---



---

**Art. 40.** Avant la mise en exploitation, l'installation électrique du dépôt contenant des liquides inflammables de point d'éclair inférieur à 55 °C est contrôlée par un organisme agréé.

---



---

### DEPOTS EN VRAC DE PLUS DE 5 000 KG DE MATIERES MINERALES

---



---

#### CHAPITRE I. — CHAMP D'APPLICATION

**Article 1.** Sans préjudice des dispositions du Règlement général pour la protection du travail qui pourraient être applicables, les prescriptions suivantes s'appliquent à tout dépôt en vrac de matière minérale de plus de 5 000 kg.

#### CHAPITRE II. — DEFINITIONS

**Article 2.** Pour l'application des présentes prescriptions :

2.1. **Matière minérale** : toute matière d'origine minérale issue de l'extraction de roches et/ou de leur traitement mécanique ou thermique ou issue du recyclage d'autres matières d'origine minérale.

2.2. **Fonctionnaire technique** : le fonctionnaire compétent pour donner un avis sur toute demande de permis d'environnement.

2.3. **Fonctionnaire chargé de la surveillance** : le fonctionnaire ou l'agent de l'administration compétent pour rechercher et constater les infractions en matière de permis d'environnement.

2.4. **Voiries** : les aires de circulation pourvues d'une fondation et d'un revêtement (béton, béton hydrocarboné, ...).

2.5. **Pistes** : les aires de circulation autres que les voiries.

2.6. **Circuit** : l'ensemble des voiries et pistes.

#### CHAPITRE III. — IMPLANTATION

**Article 3.** L'exploitant tient à la disposition du fonctionnaire technique et du fonctionnaire chargé de la surveillance un plan d'implantation du ou des dépôts de matières minérales renseignant les installations d'alimentation, de manutention, de drainage et d'écoulement des eaux, ainsi que les installations de dépoussiérage.

#### CHAPITRE IV. — PREVENTION DE LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE

**Article 4.** *Tout dépôt de matière minérale ou toute partie d'installation de manutention des dépôts de matière minérale ne dégageant pas de poussières de manière préjudiciable à l'environnement et au voisinage de par sa localisation, de par le procédé de stockage ou de manutention utilisé, de par son étanchéité, de par la granulométrie ou l'humidité des produits est soustraite aux obligations décrites dans les paragraphes suivants en ce qui concerne la lutte contre les poussières.*

**Article 5.** *Les installations de stockage et de manutention sont constamment maintenues en bon état d'entretien et de fonctionnement.*

**Article 6.** *Afin de réduire les inconvénients pour l'environnement, les quantités de poussières émises sont limitées en prenant les mesures appropriées telles que : réduction des hauteurs de chute libre, capotage, dépoussiérage, pulvérisation d'eau, ou tout autre moyen efficace, dans les limites de compatibilité avec le procédé de fabrication et les spécifications des produits, tout en tenant compte des contraintes économiques.*

**Article 7.** *Les bandes transporteuses desservant le ou les dépôts de matières minérales et les jonctions bandes transporteuses/appareils ainsi que les points de déversement des diverses bandes les unes sur les autres font l'objet d'une attention particulière pour ce qui concerne leurs parties susceptibles de dégager des poussières.*

*Les armatures des convoyeurs à bandes desservant le ou les dépôts de matières minérales sont fréquemment nettoyées et, pour les nouvelles installations, ces convoyeurs sont en outre munis de racloirs destinés à nettoyer le brin inférieur des bandes.*

*Pour les nouvelles installations, les tambours de retour des bandes transporteuses sont disposés dans un espace suffisant pour permettre un nettoyage facile.*

**Article 8.** *L'alimentation et le soutirage des silos de matières minérales, hors du problème de chargement des camions, se fait de façon à limiter l'émission de poussières à l'extérieur.*

**Article 9.** *L'émission ou la propagation des poussières lors du chargement des camions, wagons ou bateaux est réduite :*

*⇒ soit en utilisant une goulotte souple de chargement, quand ceci est applicable (chargement de produits fins);*

*⇒ soit en humidifiant le produit dans les limites de compatibilité avec les spécifications dudit produit;*

*⇒ soit en enfermant au maximum les points de chargement dans un bâtiment avec aspiration et dépoussiérage de l'air;*

*⇒ soit au moyen de tout autre système d'efficacité équivalente.*

*L'exploitant veille à réduire le plus possible la hauteur de chute libre des produits.*

**Article 10.** *Tous les points d'émissions de poussières, accompagnés de leurs moyens d'abattage éventuels, sont indiqués sur le plan de situation visé à l'article 3. Pour les dépoussiérages par filtration ou cyclonage, une annexe à ce plan donne les renseignements suivants :*

*⇒ rejet garanti par le fournisseur, en mg/Nm<sup>3</sup>;*

*⇒ débit horaire, en Nm<sup>3</sup>.*

*Toute modification de ce plan est notifiée au fonctionnaire technique et au fonctionnaire compétent en matière de contrôle.*

*Tout élément defectueux d'un système de dépoussiérage est promptement remplacé.*

*Les défaillances des systèmes de dépoussiérage d'une durée excédant cinq jours sont consignées dans un registre tenu à la disposition du fonctionnaire chargé de la surveillance.*

*Article 11. Si nécessaire, des mesures des rejets en poussière peuvent être imposées par le fonctionnaire chargé de la surveillance. Elles sont effectuées par un organisme agréé dans le cadre de la loi du 28 décembre 1964 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique. Les frais de mesure sont à charge de l'exploitant.*

#### CHAPITRE V. — PRESCRIPTIONS RELATIVES AU CHARROI

*Article 12. Les circuits empruntés régulièrement par un charroi susceptible d'abandonner de la boue ou des poussières sont, pour autant que cela soit possible, séparés des circuits empruntés par les clients et les fournisseurs.*

*Article 13. Toutes les mesures sont prises pour assurer la propreté des voiries.*

*Le nettoyage des voiries est effectué par balayeuse aspirante ou par un procédé équivalent afin de les maintenir en état de propreté satisfaisant. Il est assuré par l'entreprise ou par un tiers.*

*L'arrosage des voiries et des pistes est effectué chaque fois que la situation le justifie.*

*Article 14. Les eaux résiduaires provenant du nettoyage des véhicules, du circuit et des autres aires de circulation subissent une épuration avant leur rejet dans le réseau extérieur, sans préjudice des autorisations à obtenir en matière de rejet des eaux.*

*Article 15. La voie publique au front de la propriété est maintenue en bon état de propreté. Le nettoyage régulier est assuré par l'exploitant du ou des dépôts ou par un tiers.*

*Article 16. Les points d'accès reliant l'entreprise et/ou ses dépendances à la voie publique sont aménagés de façon à y réduire les risques divers vis-à-vis des autres usagers de celle-ci.*

#### CHAPITRE VI. — PROTECTION DES EAUX DE SURFACE ET SOUTERRAINES

*Article 17. Des dispositions sont prises pour éviter l'entraînement des matières minérales, des poussières et des boues éventuelles par les eaux de ruissellement, de nettoyage ou d'aspersion.*

*Article 18. Les mesures nécessaires sont prises pour éviter que les matières minérales puissent polluer les eaux superficielles ou souterraines. Au minimum, les dépôts sont placés sur des aires étanches dont les eaux sont recueillies et traitées afin d'être réutilisées ou, à défaut, rejetées à l'extérieur conformément aux normes imposées par la législation en vigueur.*

*Article 19. Les rejets éventuels d'eaux vers l'extérieur satisfont à la législation en vigueur.*

#### CHAPITRE VII. — REMPLISSAGE DE SILOS DE MATIÈRES MINÉRALES PULVERULENTES PAR DES PROCÉDES PNEUMATIQUES

*Article 20. Chaque silo dont le remplissage est effectué par des procédés pneumatiques est muni :*

- ⇒ d'une installation efficace de dépoussiérage limitant le dégagement de poussières vers l'extérieur à une valeur limite fixée, sauf condition particulière différente, à  $50 \text{ mg/Nm}^3$ .
- ⇒ d'une installation empêchant automatiquement que la pression interne ne dépasse une valeur de sécurité préalablement fixée par le constructeur ou, à défaut, un expert compétent en ce domaine, qui est consulté à ce sujet.

#### CHAPITRE VIII. — CONTROLES

*Article 21. Tous les points d'émissions de poussières, accompagnés de leurs moyens d'abattage éventuels, sont indiqués sur le plan de situation visé à l'article 3. Pour les systèmes de dépoussiérage par filtration ou cyclonage, une annexe à ce plan donne les renseignements suivants :*

- ⇒ rejet garanti par le fournisseur, en  $\text{mg/Nm}^3$ ;
- ⇒ débit horaire, en  $\text{Nm}^3$ .



Toute modification de ce plan est notifiée au fonctionnaire technique et au fonctionnaire chargé de la surveillance.

Tout élément défectueux d'un système de dépoussiérage est promptement remplacé.

Les défaillances des systèmes de dépoussiérage d'une durée excédant cinq jours sont consignées dans un registre tenu à la disposition du fonctionnaire chargé de la surveillance.

Article 22. Des mesures périodiques peuvent être imposées. Elles sont effectuées par un organisme agréé dans le cadre de la loi du 28 décembre 1964 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique.

Article 23. Un certificat, établi par le constructeur ou par un organisme agréé pour le contrôle des appareils et installations électriques destinés à être placés dans une atmosphère explosive, atteste de la conformité de chaque appareils au type agréé, ainsi que de la conformité de la réalisation du circuit électrique aux prescriptions réglementaires en vigueur en la matière.

Article 24. Un certificat, établi par le constructeur ou par un organisme agréé pour le contrôle des appareils à pression atteste :

a) que tout appareil susceptible de contenir un gaz à une pression supérieure à la pression atmosphérique a subi une pression d'épreuve égale à au moins une fois et demie la pression maximum de service et est construit de manière à résister, avant de se rompre, à une pression égale au double de la pression d'épreuve;

b) que l'épreuve, faite à l'eau froide, n'a fait découvrir ni déformation permanente, ni vices de construction, ni défauts graves.

Article 25. Les appareils de contrôle et de sécurité sont contrôlés par un organisme agréé à une fréquence établie par le fonctionnaire technique, en tenant compte de leurs conditions d'utilisation.

Les certificats de contrôle sont tenus à la disposition du fonctionnaire chargé de la surveillance.

Article 26. Les dates et résultats des contrôles ainsi que les noms et adresses des organismes ou sociétés agréées les ayant effectués, les réparations importantes et les modifications importantes à l'installation doivent figurer sur un registre tenu en permanence à la disposition du fonctionnaire chargé de la surveillance.

Il y sera annexé les divers procès-verbaux des contrôles, ainsi que les procès-verbaux des visites effectuées éventuellement par le service d'incendie territorialement compétent.

## **DÉPÔTS DE RÉCIPIENTS MOBILES DE GAZ DIVERS COMPRIMÉS, LIQUÉFIÉS OU MAINTENUS DISSOUS SOUS UNE PRESSION SUPÉRIEURE A 1 BAR**

### CHAPITRE I.

### CHAMP D'APPLICATION

Article 1<sup>er</sup>. Sans préjudice des dispositions non abrogées du Règlement général pour la protection du travail, les recommandations suivantes s'appliquent aux dépôts de bouteilles de gaz d'une capacité totale égale ou supérieure à 500 litres visés par la rubrique n° 63.12.08.03 de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 arrêtant la liste des projets soumis à étude d'incidences et des installations et activités classées.

Elles ne s'appliquent pas au stockage d'extincteurs, d'aérosols ou de cartouches à gaz sous pression, comme définis au marginal 2201 E, nota 1 et 2 de l'ADR.

## CHAPITRE II.

## DEFINITIONS

**Art. 2.** Pour l'application des présentes prescriptions, on entend par :

- 1° **Réceptif mobile** : tout réceptif qui doit être transporté en dehors de l'établissement où il est utilisé pour recevoir sa charge de gaz.
- 2° **Dépôt** : un espace délimité, destiné au stockage de réceptifs mobiles, pouvant comporter plusieurs zones de stockage.
- 3° **Dépôt fermé** : un dépôt (couvert ou non) situé dans un local fermé ou dans un espace fermé sur plus des trois quarts du périmètre de l'emplacement par une enceinte étanche au gaz.
- 4° **Dépôt ouvert** : un dépôt (couvert ou non) ne répondant pas à la définition de dépôt fermé.
- 5° **Capacité du dépôt** : la capacité totale en litres d'eau des réceptifs (vides et pleins) entreposés.
- 6° **Zone de stockage** : surface du dépôt prévue pour le stockage des réceptifs mobiles.
- 7° **Zone de sécurité** : zone englobant les différentes distances de sécurité autour des zones de stockage.
- 8° **Distance de sécurité** : les distances de sécurité figurant dans les tableaux 1 à 3 ci-après ont pour objet de protéger les réceptifs, ainsi que l'environnement, le voisinage et le public. Elles sont mesurées à partir des limites des zones de stockage.
- 9° **Ecran de sécurité** : écran dont l'objectif est de protéger le dépôt d'un incendie extérieur. Il s'agit soit d'un mur intermédiaire soit d'un ou de plusieurs murs du dépôt ou de la zone de stockage. Cet écran est constitué en maçonnerie ou en béton d'une épaisseur respective de 18 et 10 cm ou en d'autres matériaux présentant une résistance au feu équivalente. L'écran a une hauteur minimum de 2 m et dépasse la hauteur maximum des bouteilles stockées d'au moins 0,5 m.  
L'écran doit être étanche aux gaz.
- 10° **Immeuble** : un bâtiment, situé à l'intérieur ou à l'extérieur de l'exploitation destiné à être occupé de manière temporaire ou de manière permanente par le public ou des tiers.
- 11° **Administration** : la Direction générale des Ressources naturelles et de l'Environnement.
- 12° **Expert compétent** : une personne ou un service technique, attaché ou non à l'établissement, dont la compétence, en ce qui concerne la mission qui lui est confiée, est généralement reconnue.
- 13° **Organisme agréé** : organisme agréé par le Ministère de l'Emploi et du Travail pour le contrôle des réceptifs sous pression, ou par le Ministère des Affaires économiques pour le contrôle des installations électriques.

## CHAPITRE III.

## CLASSIFICATION DES DEPOTS

**Art. 3.** Suivant la capacité totale en litres d'eau des réceptifs stockés (vides et pleins), les dépôts sont distingués comme suit :

- a) **catégorie 1** : un dépôt dont la capacité totale est inférieure ou égale à 2.500 l.
- b) **catégorie 2** : un dépôt dont la capacité totale est supérieure à 2.500 l et inférieure ou égale à 10.000 l.
- c) **catégorie 3** : un dépôt dont la capacité totale est supérieure à 10.000 l.

---



---

**CHAPITRE IV.**


---



---

**CLASSIFICATION DES GAZ**


---



---

**Art. 4.** Les gaz comprimés, liquéfiés ou maintenus dissous sont répartis selon leur risque principal, déterminé en fonction de la classification décrite à l'article 723bis du Règlement général pour la protection du travail, en quatre groupes :

- a) **Groupe 1 : gaz inflammables**
  - a.1. Gaz uniquement inflammables (F).  
Par exemple : les GPL, l'hydrogène, l'acétylène, ...
  - a.2. Gaz inflammables et toxiques (F et T [X]) ou inflammables et nocifs (F et Xn).  
Par exemple : le monoxyde de carbone, l'oxyde d'éthylène, ...
  - a.3. Gaz inflammables et très toxiques (F et T+ [X]).  
Par exemple : l'arsine, la phosphine, ...
- b) **Groupe 2 : gaz inertes**  
Gaz n'entrant pas dans les autres catégories et dits : asphyxiants et inertes.  
Par exemple : l'azote, l'argon, l'hélium, le dioxyde de carbone, ...
- c) **Groupe 3 : gaz toxiques**
  - c.1. Gaz uniquement toxiques ou nocifs (T [X] et Xn).  
Par exemple : le chlorure d'hydrogène, ...
  - c.2. Gaz uniquement très toxiques (T+ [X]).  
Par exemple : le phosgène, le trichlorure de bore, ...
- d) **Groupe 4 : gaz oxydants**
  - d.1. Gaz uniquement oxydants (O).  
Par exemple : l'oxygène, le protoxyde d'azote, l'air comprimé, ...
  - d.2. Gaz oxydants et toxiques (O et T [X]) ou oxydants et très toxiques (O et T+ [X]).  
Par exemple : le chlore, le fluor, le dioxyde d'azote, ...

---



---

**CHAPITRE V.**


---



---

**IMPLANTATION DU DEPOT**


---



---

**Art. 5.** La distance minimum, mesurée en projection horizontale, qui doit séparer l'aire d'un dépôt de la limite de la propriété, de la voie publique, d'un immeuble ou de dépôts de substances inflammables ou comburantes est fournie dans le tableau n° 1.

Cette distance peut être réduite s'il y a entre le dépôt et les lieux cités ci-dessus interposition d'un écran de sécurité, et si la distance mesurée en contournant horizontalement l'écran est au moins égale à celle donnée dans le tableau n° 1 en question.

**Art. 6.** Un dépôt fermé ne peut se situer dans un immeuble.

**Art. 7.** Si le dépôt se trouve dans un établissement accessible au public, le dépôt est fermé. Son enceinte a au moins 2 m de hauteur et son accès au public en est empêché.

**Art. 8.** En fonction des circonstances locales, le dépôt est protégé du trafic routier circulant sur toute voie publique ou privée située en dehors de la zone de sécurité par une barrière de sécurité ou par tout autre système présentant le même degré d'efficacité.

**Art. 9.** Un dépôt fermé ne peut être établi en dessous ou au-dessus de locaux contenant des dépôts de matières inflammables ou combustibles.

**Art. 10.** Le sol d'un dépôt (ouvert ou fermé) ne peut pas être en contrebas du terrain environnant et ne peut comporter ni ouverture ni creux et en particulier aucune ouverture d'égout dans la zone de sécurité.

**Art. 11.** Par dérogation à l'article 10 un dépôt peut éventuellement être situé en contrebas du terrain environnant si une détection efficace de fuite de gaz peut être installée.

Les modalités de cette détection (nombre et emplacement des sondes, limites de détection, type et emplacement de l'alarme, ...) sont établis de commun accord entre l'exploitant, le fonctionnaire technique et, éventuellement, le fournisseur de gaz et l'installateur/fournisseur du système de détection.

Dans ce cas, les modalités de la détection sont reprises à l'article 50 des présentes conditions d'exploitation.

---



---

## CHAPITRE VI. STOCKAGE DE GAZ DE CATEGORIES DIFFERENTES

---



---

**Art. 12.** Lorsque le dépôt est destiné à l'entreposage de gaz de catégories différentes, il est divisé en plusieurs zones de stockage éventuellement séparées les unes des autres par un écran de sécurité permettant le respect des distances de sécurité.

**Art. 13.** Dans chaque zone de stockage on ne peut entreposer que des gaz d'une seule catégorie.

**Art. 14.** Les distances de sécurité qui doivent séparer les différentes zones de stockage les unes des autres sont données aux tableaux n° 2 et 3 ci-après.

Ces distances de sécurité peuvent être réduites par la construction d'un écran de sécurité, à condition que la distance mesurée horizontalement en contournant l'écran soit au moins égale à la distance de sécurité des tableaux n° 2 et 3 en question.

**Art. 15.** Par dérogation à l'article 13, des gaz de différentes catégories peuvent être stockés ensemble lorsque la distance de sécurité spécifiée dans les tableaux n° 2 et 3 est nulle entre ces groupes.

**Art. 16.** Les différentes zones de stockage sont clairement identifiées par marquage au sol, par chaîne ou par une séparation rigide à 1 m de hauteur au moins.

Les parois existantes du dépôt peuvent servir à la séparation de la zone de stockage.

**Art. 17.** Les dangers des différents gaz sont clairement identifiés au moyen des pictogrammes prévus à l'article 54quinquies du Règlement général pour la protection du travail.

**Art. 18.** Les récipients vides sont stockés dans leurs zones de stockage respectives à un endroit réservé à cet effet et dont l'attribution est clairement indiquée.

---



---

## CHAPITRE VII. CONSTRUCTION DU DEPOT

---



---

### Section 1<sup>ère</sup>. Dispositions générales

---



---

**Art. 19.** Le sol des différentes zones de stockage est constitué par un matériau résistant, étanche et inerte vis-à-vis des gaz entreposés, établi de manière que la stabilité des récipients soit assurée.

**Art. 20.** Seule l'électricité est admise pour l'éclairage artificiel du dépôt.

**Art. 21.** Seul le chauffage à l'eau chaude, à la vapeur, ou par radiateurs électriques hermétiques est autorisé.

Les appareils de chauffage sont installés de telle sorte qu'ils ne peuvent échauffer exagérément la paroi des bouteilles.

---



---

## **Section 2. Dépôts ouverts**

---



---

**Art. 22.** *Le périmètre du dépôt doit être clairement délimité par des indications permanentes sur le sol.*

**Art. 23.** *Les parois éventuelles répondent à la description d'un écran de sécurité tel que défini à l'article 2, 9°.*

**Art. 24.** *Dans le cas de dépôt comprenant des gaz du groupe 1, le toit éventuel est construit en matériaux incombustibles.*

*Toutefois 20 % maximum de la surface de ce toit peuvent être réalisés en matériau translucide et auto-extinguible.*

---



---

## **Section 3. Dépôts fermés**

---



---

**Art. 25.** *Les locaux servant de dépôts fermés sont entièrement construits en matériaux incombustibles. Les portes s'ouvrent vers l'extérieur.*

*L'emploi de panneaux roulants ou de volets est autorisé à condition qu'ils soient incombustibles et que ces panneaux ou volets comportent une ou plusieurs portes répondant à la prescription ci-dessus.*

*Les fenêtres sont garnies de châssis dormants à verre armé.*

**Art. 26.** *Les parois des locaux servant de zone de stockage fermés répondent à la description d'un écran de sécurité tel que défini à l'article 2, 9°.*

**Art. 27.** *Les murs séparant les différentes zones de stockage atteignent le plafond et ont une longueur permettant de respecter les prescriptions de l'article 14 des présentes conditions d'exploitation. Les murs peuvent ne pas atteindre le plafond si celui-ci est constitué par la toiture et si les murs ont au moins 3 mètres de haut et dépassent les bouteilles des zones de stockage voisines d'au moins 1 mètre.*

**Art. 28.** *Dans le cas de dépôt comprenant des gaz du groupe 1, le plafond est construit en matériaux incombustibles.*

*Toutefois, 20 % maximum de la surface du plafond peuvent être réalisés en matériau translucide et auto-extinguible.*

**Art. 29.** *Les dépôts fermés sont conçus de façon à permettre une ventilation efficace. Des orifices donnant à l'air libre sont aménagés au ras du sol et à la partie supérieure de chaque compartiment du dépôt. Ces ouvertures sont fermées par des treillis ou des grillages.*

*L'emplacement et les dimensions des orifices sont déterminés en fonction de la capacité de stockage du dépôt.*

**Art. 30.** *Disposition particulière relative aux gaz du groupe 1.*

*La capacité totale en gaz inflammables d'un dépôt fermé ne peut pas être supérieure à 10.000 litres.*

---



---

## **CHAPITRE VIII.**

## **EXPLOITATION DU DEPOT**

---



---

**Art. 31.** *Le dépôt est réservé exclusivement au stockage de récipients de gaz comprimés, liquéfiés ou maintenus dissous sous une pression supérieure à 1 bar.*

*Les récipients ne peuvent être superposés sans la protection du capuchon.*

*Les récipients contenant une phase liquide ne peuvent être stockés en position couchée.*

**Art. 32.** *Dans les dépôts et dans les zones de sécurité, il est interdit d'effectuer toute opération de transvasement ou de remise en état des récipients.*

*Cette interdiction ne couvre pas le transvasement de gaz inertes dans des récipients à pression atmosphérique.*

**Art. 33.** *Le remplissage des récipients mobiles de gaz est soumis à autorisation préalable.*

**Art. 34.** *Les récipients de gaz sont manipulés et transportés avec précaution, de façon à éviter tout accident et tout bruit pouvant incommoder le voisinage.*

*En particulier, il est interdit :*

- a) *de les laisser tomber ou de les jeter sur le sol ;*
- b) *de les transporter à l'aide d'un véhicule qui n'est pas prévu ni équipé à cet effet.*

**Art. 35.** *Les récipients vides sont stockés en un endroit réservé à cet effet et dont l'attribution est clairement indiquée, soit dans leurs zones de stockage respectives, soit à l'air libre.*

**Art. 36.** *L'exploitant s'assure que les robinets des récipients entreposés, y compris les robinets des récipients vides, sont correctement fermés.*

**Art. 37.** *Seuls les préposés ont accès au dépôt.*

*Un avis apparent ou le pictogramme correspondant interdit l'entrée du dépôt aux personnes étrangères à l'établissement et à celles qui n'y sont pas appelées par leur service.*

**Art. 38.** *L'attention de l'exploitant est attirée sur le fait qu'il résulte des présentes prescriptions, qu'aucun véhicule à moteur ne peut pénétrer dans la zone où il est interdit de faire du feu et où l'installation électrique est réglementée, à l'exclusion des véhicules du fournisseur de gaz dans le cadre de ses opérations de ravitaillement.*

---



---

CHAPITRE IX.

PREVENTION DES INCENDIES ET PROTECTION CONTRE L'INCENDIE

---



---

**Art. 39.** *Lorsque le dépôt comporte des récipients de gaz de pétrole liquéfiés ou d'autres gaz combustibles ou inflammables, les conditions suivantes sont applicables, nonobstant les prescriptions de l'article 52 du Règlement général pour la protection du travail.*

**Art. 40.** *Dans le dépôt et dans les zones délimitées par les distances de sécurité et écrans imposés, il est interdit de fumer, de faire du feu et d'utiliser des appareils à flammes ou à feux nus, d'entreposer d'autres matières inflammables ou combustibles.*

**Art. 41.** *Le cas échéant, l'inscription suivante est affichée de façon apparente :*



**Produits inflammables**  
**Défense de fumer ou de produire du feu**

*complétée par les pictogrammes décrits à l'article 54quinquies du Règlement général pour la protection du travail.*

**Art. 42.** *Un équipement suffisant et adapté aux circonstances est mis en place pour combattre l'incendie. Cet équipement est déterminé en accord avec le service communal ou régional d'incendie.*

**Art. 43.** *Le matériel de lutte contre l'incendie doit être en bon état d'entretien, protégé efficacement contre le gel, bien signalé, aisément accessible et judicieusement réparti.*

**Art. 44.** *L'exploitant veille à la permanence de la qualité des produits d'extinction d'incendie en les renouvelant avant leur date de péremption.*

**Art. 45.** *L'exploitant est tenu de former son personnel au système d'alerte d'incendie, ainsi qu'au maniement des appareils extincteurs recommandés par le service communal ou régional d'incendie.*

---



---

**CHAPITRE X.**
**DISPOSITIONS GENERALES**


---



---

**Art. 46.** *L'augmentation de la capacité totale en litres d'eau des récipients stockés doit faire l'objet, selon le cas, d'une demande complémentaire d'autorisation, ou d'une mention dans le registre prévu à l'article 10 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement (article 10 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement). Le passage de la catégorie 1 à la catégorie 2 ou 3 et le passage de la catégorie 2 à la catégorie 3 (voir chapitre III – Classification des dépôts) sont subordonnés d'office à l'obtention d'une nouvelle autorisation.*

**Art. 47.** *L'exploitant est tenu de prendre toutes les dispositions nécessaires pour ne pas incommoder le voisinage et le public éventuel en cas de fuite accidentelle et ce, en accord avec le service communal ou régional d'incendie.*

**Art. 48.** *L'efficacité des détecteurs de gaz éventuels ainsi que l'installation d'arrosage éventuelle sont vérifiées annuellement par un expert compétent.*

*En outre, ces mêmes dispositifs sont contrôlés tous les cinq ans par un organisme agréé. Ces vérifications font l'objet de procès-verbaux.*

**Art. 49.** *Les dates et résultats des contrôles ainsi que les noms et adresses des organismes agréés ou des experts compétents les ayant effectués, de même que les modifications importantes apportées au dépôt doivent figurer sur un registre tenu en permanence à la disposition du fonctionnaire technique et du fonctionnaire chargé de la surveillance.*

---



---

**CHAPITRE XI.**
**INSTALLATION DE DETECTION DES FUITES DE GAZ**


---



---

**Art. 50.** *Uniquement en cas d'application de l'article 11.*

---



---

**CHAPITRE XII.**
**FABRICATION ET REEPRUVE DES RECIPIENTS**


---



---

**Art. 51.** *Les gaz sont contenus dans des récipients appropriés, conçus et fabriqués en fonction des caractéristiques du butane et du propane. Ils sont fabriqués et rééprouvés suivant la réglementation belge ou suivant la directive européenne en vigueur. Les récipients fabriqués en dehors de la CEE et réceptionnés par un organisme agréé peuvent également être stockés dans les limites permises par la réglementation belge.*

---



---

**CHAPITRE XIII.**
**TABLEAUX N° 1, 2 ET 3**


---



---

**Art. 52.** *Les tableaux n° 1 à 3 ci-après fournissent les distances de sécurité minimales auxquelles doivent satisfaire les dépôts des différents types de gaz en fonction des volumes stockés.<sup>3</sup> Dans ces tableaux, en fonction du volume entreposé :*

- ⇒ a correspond à un dépôt de la catégorie 1;
- ⇒ b correspond à un dépôt de la catégorie 2;
- ⇒ c correspond à un dépôt de la catégorie 3.

---

<sup>3</sup>. .... **Remarque** : Les distances à utiliser sont les distances maximales définies en fonction des sous-groupes et des volumes considérés. **Exemple** : voir tableau 2  
12 bouteilles d'acétylène [ 600 l de gaz inflammables (groupe 1.1) ] par rapport à 60 bouteilles d'oxygène [ 3000 l de gaz oxydant (groupe 4.1) ] donne 2 m pour la colonne 1.1 et 5 m pour la colonne 4.1 ⇒ la distance à considérer est donc de 5 mètres.

## Distances de sécurité par rapport au voisinage et installations voisines

- a : capacité de stockage inférieure à 2500 litres  
 b : capacité de stockage comprise entre 2500 et 10.000 litres  
 c : capacité de stockage supérieure à 10.000 litres

### TABLEAU N° 1 : dépôt OUVERT ou FERME

Distances de sécurité en mètres	GRUPE 1.1	GRUPE 1.2	GRUPE 1.3	GRUPE 2	GRUPE 3.1	GRUPE 3.2	GRUPE 4.1	GRUPE 4.2
	UNIQUEMENT INFLAMMABLES	INFLAMMABLES ET TOXIQUES	INFLAMMABLES ET TRES TOXIQUES	ASPHYXIANTS INERTES	TOXIQUES ET NOCIFS	TRES TOXIQUES	UNIQUEMENT OXYDANTS	OXYDANTS ET TOXIQUES
LIMITES DE PROPRIETE, VOIE PUBLIQUE	a ⇒ 2 b ⇒ 5 c ⇒ 7.5	7.5	7.5	2	7.5	7.5	2	7.5
OUVERTURES DE LOCAUX SANS INTERDICTION DE FEU NU	a ⇒ 2 b ⇒ 5 c ⇒ 5	5	7.5	2	7.5	7.5	5	7.5
MATIERES COMBUSTIBLES	5	5	5	2	2	5	5	5
RESERVOIRS AERIENS <small>liquides infl. PE &gt; 50°C</small>	5	5	5	2	2	5	5	5
RESERVOIRS AERIENS <small>liquides infl. PE &lt; 50°C</small>	7.5	7.5	7.5	2	2	7.5	7.5	7.5
RESERVOIRS ENTERRES <small>liquides inflammables</small>	2	2	2	0	0	0	0	0
RESERVOIRS O <sub>2</sub> liquide ou air liquide	a ⇒ 5 b ⇒ 7.5 c ⇒ 7.5	a ⇒ 5 b ⇒ 7.5 c ⇒ 7.5	a ⇒ 5 b ⇒ 7.5 c ⇒ 7.5	2	2	2	2	2
RESERVOIRS H <sub>2</sub> liquide	a ⇒ 5 b ⇒ 7.5 c ⇒ 7.5	a ⇒ 5 b ⇒ 7.5 c ⇒ 7.5	a ⇒ 5 b ⇒ 7.5 c ⇒ 7.5	2	2	7.5	7.5	7.5
RESERVOIRS : N <sub>2</sub>	2	2	2	2	2	2	2	2
RESERVOIRS AERIENS DE GPL	7.5	7.5	7.5	2	2	7.5	7.5	7.5



## Distances de sécurité des différents groupes de gaz entre eux

- a : capacité de stockage inférieure à 2500 litres  
 b : capacité de stockage comprise entre 2500 et 10.000 litres  
 c : capacité de stockage supérieure à 10.000 litres

### TABLEAU N° 2 : dépôt OUVERT

Distances de sécurité en mètres		GROUPE 1.1 UNIQUEMENT INFLAMMABLES	GROUPE 1.2 INFLAMMABLES ET TOXIQUES	GROUPE 1.3 INFLAMMABLES ET TRES TOXIQUES	GROUPE 2 ASPHYXIANTS INERTES	GROUPE 3.1 TOXIQUES ET NOCIFS	GROUPE 3.2 TRES TOXIQUES	GROUPE 4.1 UNIQUEMENT OXYDANTS	GROUPE 4.2 OXYDANTS ET TOXIQUES
GROUPE 1.1	F	0	0	5	0	0	5	a ⇒ 2 b ⇒ 5 c ⇒ 7.5	a ⇒ 5 b ⇒ 5 c ⇒ 7.5
GROUPE 1.2	F et T	0	0	5	0	0	5	a ⇒ 2 b ⇒ 5 c ⇒ 7.5	a ⇒ 5 b ⇒ 5 c ⇒ 7.5
GROUPE 1.3	F et T+	5	5	0	0	5	5	a ⇒ 2 b ⇒ 5 c ⇒ 7.5	a ⇒ 5 b ⇒ 5 c ⇒ 7.5
GROUPE 2		0	0	0	0	0	0	0	0
GROUPE 3.1	T et Xn	0	0	5	0	0	0	0	0
GROUPE 3.2	T+	5	5	5	0	0	0	0	0
GROUPE 4.1	O	a ⇒ 2 b ⇒ 5 c ⇒ 7.5	a ⇒ 2 b ⇒ 5 c ⇒ 7.5	a ⇒ 2 b ⇒ 5 c ⇒ 7.5	0	0	0	0	0
GROUPE 4.2	O et T — O et T+	a ⇒ 5 b ⇒ 5 c ⇒ 7.5	a ⇒ 5 b ⇒ 5 c ⇒ 7.5	a ⇒ 5 b ⇒ 5 c ⇒ 7.5	0	0	0	0	0

## Distances de sécurité des différents groupes de gaz entre eux

- a : capacité de stockage inférieure à 2500 litres  
 b : capacité de stockage comprise entre 2500 et 10.000 litres  
 c : capacité de stockage supérieure à 10.000 litres

### TABLEAU N° 3 : dépôt FERME

Distances de sécurité en mètres		GRUPE 1.1 UNIQUEMENT INFLAMMABLES	GRUPE 1.2 INFLAMMABLES ET TOXIQUES	GRUPE 1.3 INFLAMMABLES ET TRES TOXIQUES	GRUPE 2 ASPHYXIANTS INERTES	GRUPE 3.1 TOXIQUES ET NOCIFS	GRUPE 3.2 TRES TOXIQUES	GRUPE 4.1 UNIQUEMENT OXYDANTS	GRUPE 4.2 OXYDANTS ET TOXIQUES
GRUPE 1.1	F	0	0	5	0	0	5	a ⇒ 5 b ⇒ 5 c ⇒ 7.5	a ⇒ 5 b ⇒ 5 c ⇒ 7.5
GRUPE 1.2	F et T	0	0	5	0	0	5	a ⇒ 5 b ⇒ 5 c ⇒ 7.5	a ⇒ 5 b ⇒ 5 c ⇒ 7.5
GRUPE 1.3	F et T+	5	5	0	0	5	5	a ⇒ 5 b ⇒ 5 c ⇒ 7.5	a ⇒ 5 b ⇒ 5 c ⇒ 7.5
GRUPE 2		0	0	0	0	0	0	0	0
GRUPE 3.1	T et Xn	0	0	5	0	0	0	0	0
GRUPE 3.2	T+	5	5	5	0	0	0	0	0
GRUPE 4.1	O	a ⇒ 5 b ⇒ 5 c ⇒ 7.5	a ⇒ 5 b ⇒ 5 c ⇒ 7.5	a ⇒ 5 b ⇒ 5 c ⇒ 7.5	0	0	0	0	0
GRUPE 4.2	O et T — O et T+	a ⇒ 5 b ⇒ 5 c ⇒ 7.5	a ⇒ 5 b ⇒ 5 c ⇒ 7.5	a ⇒ 5 b ⇒ 5 c ⇒ 7.5	0	0	0	0	0

---

**AIR - CLIMAT**


---



---

**CONDITIONS CHAUDIERES**


---

**Article 1<sup>er</sup>** L'exploitant se conforme aux dispositions présentes dans l'arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2009 wallon tendant à prévenir la pollution atmosphérique provoquée par les installations de chauffage central destinées au chauffage de bâtiments ou à la production d'eau chaude sanitaire et à réduire leur consommation énergétique, modifié par l'arrêté du Gouvernement wallon du 18 juin 2009 et l'arrêté du Gouvernement wallon du 28 avril 2011 .

**Art. 2** Pour les chaudières dont la puissance nominale utile est inférieure à 400 kW, l'exploitant veille :

- à ce que celles-ci respectent les niveaux d'émission de CO et de NOx définis dans l'arrêté royal du 08 janvier 2004 réglementant les niveaux des émissions des oxydes d'azote (NOx) et du monoxyde de carbone (CO) pour les chaudières de chauffage central et les brûleurs alimentés en combustibles liquides ou gazeux dont le débit calorifique nominal est égal ou inférieur à 400 kW, modifié par l'arrêté royal du 17 juillet 2009 ;
- à ce que celles-ci respectent les exigences de rendement définies dans l'arrêté royal du 18 mars 1997 concernant les exigences de rendement pour les nouvelles chaudières à eau chaude alimentées en combustibles liquides ou gazeux.

**Art. 3** Lorsque la somme des puissances nominales réglées d'une chaudière au gaz naturel ou de l'ensemble des chaudières raccordées au même réseau hydraulique est supérieure ou égale à 400 kW, les installations respectent les valeurs d'émission suivantes :

NOx < 150 mg/Nm<sup>3</sup>;

CO < 100 mg/Nm<sup>3</sup>.

Les valeurs mesurées sont rapportées aux conditions suivantes : gaz sec - pression : 1,013 hPa - température : 273° K - teneur en oxygène de 3 % - Fonctionnement de la chaudière à puissance nominale.

---

**CHAUDIERES (CONTROLES)**


---

**Art. 4** Un organisme agréé contrôle le bon fonctionnement des chaudières en mesurant les concentrations en polluants pour lesquels des limites ont été fixées :

- dans le délai de six mois après la réception du présent arrêté lorsque la somme des puissances nominales de l'ensemble des chaudières raccordées à un même réseau hydraulique est supérieure ou égale à 400 kW ;
- à la demande du fonctionnaire chargé de la surveillance pour l'ensemble des chaudières.

**Art. 5** La campagne de mesure comprend au minimum deux mesures pour chaque point de rejet lors du fonctionnement normal des équipements

**Art. 6** Les mesures sont effectuées en dehors des périodes de démarrage et d'arrêt. La durée d'échantillonnage de chaque mesure est fixée par la méthode de mesure. A défaut, elle doit être d'au moins une demi-heure.

*Art. 7 Le point de mesure doit être facile d'accès, conçu et choisi de telle façon qu'il soit possible d'effectuer une analyse à l'émission représentative des rejets de l'installation.*

*Art. 8 Les opérations de contrôles sont effectuées aux frais de l'exploitant suivant des méthodes de référence ou toute autre méthode dont l'équivalence à une méthode de référence a été prouvée.*

*Art. 9 Les résultats de la surveillance des émissions sont conservés par l'exploitant et doivent être disponibles sur simple demande des autorités chargées de la surveillance. Lors du premier contrôle dans le délai de six mois après la mise en service de l'installation, un rapport reprenant les résultats des mesures ainsi que les paramètres du prélèvement (méthodes, débits,..) est envoyé au fonctionnaire chargé de la surveillance.*

*Art. 10 Les valeurs limites d'émission sont considérées comme respectées si aucune des moyennes sur la durée de l'échantillonnage sur chaque mesure n'est supérieure à la valeur limite d'émission. Lorsque le résultat des mesures indique un non-respect des normes de rejet, l'exploitant en informe sans délai le fonctionnaire chargé de la surveillance.*

*Art. 11 Si ce dépassement est :*

- *Inférieur à 10 % de la valeur limite à l'émission, une nouvelle mesure de ce paramètre peut être prévue dans les trois mois ;*
- *Compris entre 10 et 100 % de la valeur limite à l'émission, une nouvelle mesure de ce paramètre doit être prévue dans les trois mois ;*
- *Supérieur à 100 % de la valeur limite à l'émission, une nouvelle mesure de ce paramètre doit être prévue dans le mois et si ce dépassement persiste, l'exploitant rédige un rapport recensant les causes des dépassements et les mesures prises pour le respect des normes imposées. Ce rapport est envoyé dans les 30 jours qui suivent la deuxième mesure au fonctionnaire chargé de la surveillance et au fonctionnaire technique.*

---

## **PROTECTION DE L'AQUIFERE ET DES EAUX DE SURFACE**

---

*Article 1<sup>er</sup> La reprise des eaux usées du projet par les stations de l'AIDE est réalisée en conformité aux conditions générales de rejet dans les égouts publics (art. 17 et 19 de l'arrêté royal du 9 août 1976 et dans le respect des dispositions du Code de l'Eau, et en particulier les articles R. 277 à R. 283 relatifs au Règlement Général d'Assainissement des Eaux urbaines résiduaires.*

*Art.2 Les eaux usées provenant des ateliers de maintenance, du tram-wash et installations connexes, doivent être prétraitées dans un débourbeur-séparateur d'hydrocarbures avant rejet à l'égout.*

*Un local technique gère les opérations de lavage, le système retenu veillant à l'utilisation rationnelle et au recyclage de l'eau. Ainsi une série de réservoirs enterrés reliés à des caniveaux situés le long de la voie de lavage récupèrent les eaux pour pouvoir les réutiliser après traitement*

*Art.3 L'exploitant est informé par la Direction des Eaux souterraines que dans le secteur Est, une partie du tracé est incluse dans la zone de prévention éloignée des captages de la société INBEV Belgium (arrêté ministériel du 11/12/2002) qui a été spécifiquement informée du projet. Les impositions de l'arrêté ministériel (zones de prévention rapprochée et éloignée des ouvrages*

*de prise d'eau souterraine dénommés P8, P9, P10 et P11 sur LIEGE (Jupille) et du Code de l'Eau (art. R 165 et R. 167) sont d'application dans la zone concernée.*

**Art.4** *Les stockages d'hydrocarbures ou de produits contenant des substances des listes I ou II répondent aux exigences de la législation en vigueur relative à ces installations de stockage.*

*Complémentairement, les mesures suivantes sont également imposées:*

- *les surfaces de collecte, les encuvements, les bacs de rétention et les fosses étanches sont laissés libres. Ils sont protégés contre les venues d'eau pluviale et d'infiltration. Les dispositifs permettant d'évacuer l'eau par la base sont formellement interdits;*
- *le soutirage et le jaugeage sont effectués par la partie supérieure du réservoir. Le soutirage par gravité, même avec un dispositif de fermeture sur la conduite, est formellement interdit;*
- *une plaquette est apposée sur le réservoir, spécifiant la zone de prévention et indiquant les numéros de téléphone de l'exploitant des prises d'eau, de la commune et de SOS POLLUTIONS.*

**Art.5** *Les réservoirs enterrés ou placés dans une fosse remblayée sont à double paroi, équipés d'un système de contrôle d'étanchéité permanent avec alarme visuelle et sonore en cas de perte d'étanchéité d'une des parois.*

**Art.6** *Les stockages de produits solides contenant des substances des listes I ou II sont installés sous toit, sur des surfaces imperméables et équipées d'un système de collecte garantissant l'absence de tout rejet liquide.*

**Art.7** *Les conduites destinées au transport d'hydrocarbures, de produits ou de matières contenant des substances relevant de la liste I ou II sont étanches. Le risque de leur rupture accidentelle est réduit à des valeurs négligeables.*

**Art.8** *La manipulation d'hydrocarbures ou de produits contenant des substances des listes I ou II, y compris les engrais et les pesticides, ainsi que les opérations d'entretien et de ravitaillement d'engins à moteur sont réalisées sur des surfaces étanches, avec système de récupération des liquides.*

\*\*\*

**Article 7**

Le respect des conditions imposées par le permis s'imposent dès la mise en œuvre de celui-ci, sauf délai explicitement accordé pour des installations spécifiques.

**Article 8**

Le permis est accordé, pour ce qui concerne l'implantation des infrastructures et constructions pour une durée illimitée, et pour ce qui concerne l'exploitation des installations classées de l'établissement pour un terme de **20 ans**.

Le délai de mise en œuvre de l'arrêté est fixé à **3 ans**.

Le permis est périmé si les travaux n'ont pas commencés de manière significative dans les trois ans à compter du jour où le permis devient exécutoire, en cette occurrence à partir du jour suivant l'expiration du délai de recours prévu par l'article 95 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement.

La péremption s'opère de plein droit. L'exploitant a toutefois la faculté de solliciter, dans les formes et délais prévus, la prorogation du délai de mise en œuvre auprès de l'autorité compétente en première instance pour délivrer le permis dont la prorogation est demandée.

**Article 9**

Sans préjudice des poursuites pouvant être exercées en vertu du Code pénal, les contraventions au présent arrêté seront constatées et punies conformément à la partie VIII – *Recherche, constatation, poursuite, répression et mesures de réparation des infractions en matière d'environnement* – de la partie décrétable du livre Ier du code de l'environnement.

En outre, le présent arrêté ne préjudicie pas aux droits des tiers.

**Article 10**

Dans les dix jours de la prise de décision, celle-ci est portée à la connaissance du public, par voie d'affichage d'un avis.

Le contenu de cet avis et les modalités de l'affichage sont définis par l'article D.29-22, § 2, du livre Ier du Code de l'Environnement. La durée de cet affichage est de 20 jours, aux endroits habituels d'affichage et, de manière parfaitement visible, à l'entrée du site de l'établissement visé.

**Article 11**

Un recours auprès du Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire et de la Mobilité est ouvert à toute personne physique ou morale justifiant d'un intérêt, ainsi qu'à chaque commune sur le territoire de laquelle l'établissement ou les actes et travaux concernés sont situés.

Sous peine d'irrecevabilité, le recours doit être adressé par lettre recommandée à la poste avec accusé de réception ou remis contre récépissé au Fonctionnaire technique instruisant les recours - Service public de Wallonie c/o Direction générale opérationnelle de l'Agriculture, des Ressources naturelles et de l'Environnement, avenue Prince de Liège 15 à 5100 JAMBES - dans un délai de vingt jours :

1° à dater de la réception de la décision, pour l'exploitant et pour chaque Collège communal des communes sur le territoire desquelles l'établissement ou les actes et travaux concernés sont situés ;

2° à dater du premier jour de l'affichage de la décision pour les personnes non visées au 1°.

n.b. : Si la décision est affichée dans plusieurs communes, le délai est prolongé jusqu'au vingtième jour suivant le premier jour de l'affichage dans la commune qui y a procédé la dernière.

Le recours n'est pas suspensif de la décision attaquée, sauf quand il est introduit par un des Collèges communaux des communes sur le territoire desquelles l'établissement ou les actes et travaux concernés sont situés.

Le recours est introduit selon les dispositions de l'arrêté du Gouvernement wallon du 4 juillet 2002 relatif à la procédure et à diverses mesures d'exécution du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, et, notamment, en utilisant exclusivement le formulaire repris à l'annexe XI de l'arrêté précité.

Un droit de dossier de 25,00 € est à verser sur le compte BE44 0912 1502 1545 du Département des Permis et Autorisations, avenue Prince de Liège, 15 à 5100 JAMBES.

### Article 12

Changement d'exploitant (*article 60 du décret du 11 mars 1999*). Si l'exploitant (cédant) a l'intention de céder l'exploitation de son établissement, en tout ou en partie, à une tierce personne (cessionnaire), ils sont tenus d'en informer l'autorité compétente en première instance, par une notification conjointe, dûment signée par les deux parties, le cessionnaire confirmant par écrit avoir pris connaissance du permis, poursuivre la même activité et accepter les conditions fixées dans le permis d'environnement en cours de validité, qui régit l'exploitation de l'établissement.

### Article 13

L'exploitant peut solliciter le renouvellement du permis d'environnement. Cette requête donne lieu à une procédure complète d'instruction et doit, dès lors, être déposée avant l'expiration du terme de ce permis.

Le permis, en son volet environnemental, est frappé de caducité si l'établissement autorisé n'est pas exploité durant deux années consécutives.

### Article 14

L'arrêté est notifié,

➤ *en expédition conforme et par envoi recommandé,*

- à la **SOCIETE REGIONALE WALLONNE DU TRANSPORT**, avenue Gouverneur Bovesse 96 à 5100 JAMBES
- au **COLLEGE COMMUNAL de LIEGE**, Hôtel de Ville, place du Marché 2 à 4000 LIEGE
- au **COLLEGE COMMUNAL de HERSTAL**, Hôtel de Ville, place Jean Jaurès 1 à 4040 HERSTAL

- au Collège communal (Hôtel de Ville) de et à 4420 **SAINT-NICOLAS**
- au Collège communal (Hôtel de Ville) de et à 4100 **SERAING**
- *en copie libre et par pli ordinaire,*
- à **PILLE-SRI s.c.r.l.**, rue Ransonnet 5 à 4020 LIEGE
- au **CWEDD**, rue du Vertbois 13 bte C à 4000 LIEGE
- à la **CCATM de Liège**, quai de la Batte 10 à 4000 LIEGE
- à la **CCATM de Herstal**, place Jean Jaurès 1 à 4040 HERSTAL
- au **TEC Liège-Verviers**, rue du Bassin 119 à 4030 LIEGE
- à l'**Université de Liège**, Monsieur le Recteur, place du 20-Août, 7 à 4000 LIEGE
- à la Chambre régionale de la **CRMSF**, rue du Vertbois 13c à 4000 LIEGE
- à la **SPAQUE**, boulevard d'Avroy 38/1 à 4000 LIEGE
- à la **SPI**, rue du Vertbois 11 à 4000 LIEGE
- au **Service technique provincial**, rue Fond St Servais 12 à 4000 LIEGE
- à la sclr **AIDE**, rue de la digue 25 à 4420 SAINT-NICOLAS
- à la sclr **CILE**, rue du Canal de l'Ourthe 8 à 4031 ANGLEUR
- à la s.a. **InBEV Belgium**, avenue Prévers 26 à 4020 JUPILLE
- à la s.a. **ELIA Asset**, avenue Albert 1<sup>er</sup> 19 à 5000 NAMUR
- à la s.a. **FLUXIS Belgium**, avenue des Arts 31 à 1040 BRUXELLES
- à la s.a. **AIR LIQUIDE**, Réseau Canalisation, rue de la Corderie 22 à 6061 MONTIGNIES/S/SAMBRE
- à **TECTEO**, rue Louvrex 95 à 4000 LIEGE
- à la **SNCB Holding**, Zone de Liège, rue du Plan Incliné 145 à 4000 LIEGE
- à **INFRABEL**, Infrastructure, bureau M, rue Ernest Solvay 1 à 4000 LIEGE
- à l'**AWAC**, avenue prince de Liège 7, bte 2 à 5100 JAMBES
- à la DGO1, Direction des **Routes de Liège**, avenue Blondin 12-14 à 4000 LIEGE
- à la DGO2, Direction des **Voies hydrauliques de Liège**, rue Forgeron 2 à 4000 LIEGE
- à la DGO2, Département de la Stratégie de la **Mobilité**, bld du Nord 8 à 5000 NAMUR
- à la DGO2, Département de l'Exploitation du **Transport**, bld du Nord 8 à 5000 NAMUR
- à la DGO4, Direction de l'**Aménagement opérationnel**, rue des Brigades d'Irlande 1 à 5100 JAMBES
- à la DGO4, Direction Lg1 du **Service de l'Archéologie**, avenue des Tilleuls 62 à 4000 LIEGE
- à la DGO3, DSD, **Direction de la Protection des sols**, av. Prince de Liège 15 à 5100 JAMBES
- à la DGO3, DSD, **Direction de la Politique des déchets**, av. Prince de Liège 15 à 5100 JAMBES
- à la DGO3, DEE, **Cellule Risques géologiques et miniers**, av Prince de Liège 15 à 5100 JAMBES
- à la DGO3, DEE, **Cellule Risques industriels**, av Prince de Liège 15 à 5100 JAMBES
- à la DGO3, DEE, **Direction des Eaux de surface**, av Prince de Liège 15 à 5100 JAMBES



- à la DGO3, DEE, **Antenne Eaux souterraines** de Liège Montagne Sainte Walburge 2 bât. 2 à 4000 LIEGE (*par courrier interne*)
- à la DGO3, Direction de Liège du **Département de la Nature et des Forêts**, Montagne Sainte Walburge 2 bât. 2 à 4000 LIEGE (*par courrier interne*)
- à la DGO3 Direction de Liège du **Département de Police et Contrôles**, Montagne Sainte Walburge 2 bât. 2 à 4000 LIEGE (*par courrier interne*)

### Article 15

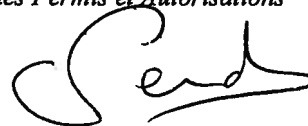
La décision est enregistrée sous le numéro 31629 auprès de la Direction de Liège du Département des Permis et Autorisations et doit également être consignée dans le registre des établissements tenu au sein de l'Administration communale de la Ville de LIEGE.

Fait à Liège, le 14 février 2014

Le Fonctionnaire délégué,  
Direction de Liège 1  
de la DGA/EP

André DELEGOUR

Le Fonctionnaire technique,  
Direction de Liège du Département  
des Permis et Autorisations



André PENDERS

#### Annexes :

- L'inventaire des réclamations établi par la Ville de Liège (25 pages)
- L'avis motivé du Collège communal de la Ville de Liège (130 pages)
- La liste des plans déposés
- Les plans d'aménagements spécifiques avalisés (49 plans en A4 portant D pour décision)
- Le plan général d'implantation
- Un plan des installations classées sur le site de Sclessin
- Un plan des installations classées sur le site de Bressoux

