

## Quelles visions du monde ont conduit au projet du tram de Liège? Analyse des inégalités environnementales grâce à la technique d'enquête

**Auteur :** Ringhoffer, Fanny

**Promoteur(s) :** Teller, Jacques

**Faculté :** Faculté des Sciences

**Diplôme :** Master en sciences et gestion de l'environnement, à finalité spécialisée en interfaces sociétés-environnement

**Année académique :** 2018-2019

**URI/URL :** <http://hdl.handle.net/2268.2/6859>

---

### *Avertissement à l'attention des usagers :*

*Tous les documents placés en accès ouvert sur le site le site MatheO sont protégés par le droit d'auteur. Conformément aux principes énoncés par la "Budapest Open Access Initiative"(BOAI, 2002), l'utilisateur du site peut lire, télécharger, copier, transmettre, imprimer, chercher ou faire un lien vers le texte intégral de ces documents, les disséquer pour les indexer, s'en servir de données pour un logiciel, ou s'en servir à toute autre fin légale (ou prévue par la réglementation relative au droit d'auteur). Toute utilisation du document à des fins commerciales est strictement interdite.*

*Par ailleurs, l'utilisateur s'engage à respecter les droits moraux de l'auteur, principalement le droit à l'intégrité de l'oeuvre et le droit de paternité et ce dans toute utilisation que l'utilisateur entreprend. Ainsi, à titre d'exemple, lorsqu'il reproduira un document par extrait ou dans son intégralité, l'utilisateur citera de manière complète les sources telles que mentionnées ci-dessus. Toute utilisation non explicitement autorisée ci-avant (telle que par exemple, la modification du document ou son résumé) nécessite l'autorisation préalable et expresse des auteurs ou de leurs ayants droit.*

---



# QUELLES VISIONS DU MONDE ONT CONDUIT AU PROJET DU TRAM DE LIEGE ? ANALYSE DES INEGALITES ENVIRONNEMENTALES GRACE A LA TECHNIQUE D'ENQUETE.

Mémoire réalisé par RINGHOFFER Fanny

En vue de l'obtention du grade de Master en Sciences et Gestion de  
l'Environnement, à finalité Interfaces Sociétés-Environnements

Rédigé sous la direction de SEMAL Nathalie et TELLER Jacques.

Comité de lecture : MELARD François.

**« Copyright »**

*« Toute reproduction du présent document, par quelque procédé que ce soit, ne peut être réalisée qu'avec l'autorisation de l'auteur et de l'autorité académique\* **de l'Université de Liège** »*

*\* « L'autorité académique est représentée par le(s) promoteur(s) membre(s) du personnel enseignant de l'Uliège »*

*Le présent document n'engage que son auteur ;*

Auteur du présent document : Fanny RINGHOFFER,  
fannyringhoffer@gmail.com

## TABLE DES MATIERES

<b>RÉSUMÉ</b> .....	<b>5</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>5</b>
<b>LISTE DES FIGURES</b> .....	<b>6</b>
<b>ABRÉVIATIONS</b> .....	<b>7</b>
<b>A. PRÉAMBULE</b> .....	<b>8</b>
1. CHOIX DU SUJET .....	8
2. INTRODUCTION .....	8
<b>B. CONTEXTE</b> .....	<b>10</b>
1. CONTEXTE DE LA VILLE.....	10
1.1 CONTEXTE ACTUEL.....	10
1.2 HISTORIQUE DE LA MOBILITÉ LIÉGEOISE .....	14
1.3 LE CAS DU TRAIN.....	18
2. CONTEXTE EUROPÉEN ET RÉGIONAL.....	20
2.1 L'EUROPE .....	20
2.2 LA RÉGION WALLONNE .....	23
3. CHRONOLOGIE DES INSTRUMENTS.....	24
4. LE TRAM EN TANT QU'IDÉOLOGIE .....	33
5. PRÉSENTATION DU TRAM'ARDENT .....	34
<b>C. PROBLÉMATISATION</b> .....	<b>43</b>
<b>D. MÉTHODOLOGIE</b> .....	<b>46</b>
1. CADRE THÉORIQUE : LES INÉGALITÉS ENVIRONNEMENTALES.....	46

<b>2.</b>	<b>LES INÉGALITÉS ENVIRONNEMENTALES ET LA MOBILITÉ LIÉGEOISE ;</b> .....	<b>51</b>
<b>3.</b>	<b>LA PLACE DE LA SCIENCE DANS LES INÉGALITÉS ENVIRONNEMENTALES</b> .....	<b>65</b>
<b>4.</b>	<b>MÉTHODOLOGIE DES ENTRETIENS</b> .....	<b>66</b>
<b>5.</b>	<b>ACTEURS IMPLIQUÉS</b> .....	<b>67</b>
5.1	CARTOGRAPHIE .....	67
5.2	LA PLACE DE LA CONCERTATION DANS LE PROJET.....	71
<b>E.</b>	<b><u>ANALYSE DU RAPPORT D'INCIDENCE ENVIRONNEMENTALE</u></b> .....	<b>75</b>
1.	QU'EST-CE QUE LE RIE ?.....	75
2.	QUELLE PLACE POUR LES MODES DE VIE DANS LE RIE ?.....	76
<b>F.</b>	<b><u>PARTIE PRATIQUE : ANALYSE DES ENTRETIENS</u></b> .....	<b>79</b>
1.	INÉGALITÉS LIÉES À L'HÉRITAGE ET AU DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES URBAINS.....	81
2.	INÉGALITÉS D'EXPOSITION AUX NUISANCES URBAINES ET AUX RISQUES.....	88
3.	INÉGALITÉ D'ACCÈS À L'URBANITÉ ET A UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ .....	93
4.	INÉGALITÉS DANS LA CAPACITÉ D'AGIR SUR L'ENVIRONNEMENT ET D'INTERPELLER LA PUISSANCE POLITIQUE POUR AMÉLIORER LE CADRE DE VIE. LE CAS DE BRESSOUX.....	101
5.	LA CONCERTATION, UNE ARTICULATION MANQUÉE ?.....	106
<b>G.</b>	<b><u>REFLEXIVITÉ</u></b> : .....	<b>109</b>
<b>H.</b>	<b><u>DISCUSSION</u></b> .....	<b>110</b>
<b>I.</b>	<b><u>CONCLUSION</u></b> .....	<b>111</b>
<b>J.</b>	<b><u>BIBLIOGRAPHIE</u></b> .....	<b>113</b>
<b>K.</b>	<b><u>ANNEXE</u></b> .....	<b>120</b>

J'adresse mes remerciements à toutes les personnes qui m'ont aidée dans la réalisation de ce mémoire.

En premier lieu, je remercie Madame Semal et Monsieur Teller, dont leurs compétences différentes et complémentaires, m'ont grandement aidé pour ce travail. Ils ont su me guider et me rappeler à l'ordre quand il le fallait pour avancer dans la bonne direction.

Je remercie chaleureusement tous les acteurs que j'ai interviewé qui ont su gentiment dégager de leur temps.

Je souhaite tout particulièrement remercier une précieuse amie qui a su me conseiller, m'aider à chaque instant et dans la dernière ligne droite, relire mon travail.

Je voudrais exprimer ma reconnaissance envers mon copain et ma famille

qui m'ont apporté leur soutien moral et intellectuel tout au long de ma démarche.

## RÉSUMÉ

Ce travail s'intéresse au cas du tram de Liège, le projet Tram'Ardent et les visions du monde qui ont fait que ce projet existe, dans sa forme actuelle. Ce sujet est traité par le cadre des inégalités environnementales. Les inégalités environnementales désignent la répartition des aménités (avantages tel que le transport, le paysage, un cadre de vie agréable...) et des désaménités (pollutions atmosphérique, congestion, ...). Ce travail a été réalisé via une enquête sur le terrain, auprès avec des acteurs concernés par la problématique, par le biais d'entretiens semi-directifs.

Il est apparu que le tram a des effets direct et indirects difficiles à prévoir. Tout le projet est connecté intimement au passé de la mobilité liégeoise. Les inégalités environnementales peuvent être observées d'un point de vue de l'exposition aux nuisances et aux risques, inégalités d'accès à l'urbanité et à un cadre de vie de qualité, ainsi que l'inégalité dans la capacité d'agir. Ces éléments ont été traités, en théorie, avec des données quantitatives et, en pratique, avec des données qualitatives.

Il est apparu de cette analyse, via ces quatre points, que les porteurs du projet avaient une vision plus en faveur des flux, en opposition aux modes de vie. Néanmoins, l'équilibre délicat de la ville va être dépendant des aménagements connexes futurs (aménagement des espaces publics et réorganisation du réseau de bus).

## ABSTRACT

This thesis is looking into the case of the tramway, the project Tram'Ardent and the worldviews whose made that this project exists in its actual form. This subject is processed by the analytical framework of the Environmental Inequalities. Environmental inequalities are the distribution of amenities (advantages as the public transports, landscape, an agradable living environment...) and the disamenities (air pollution, congestion...). This work has been done by a field investigation and interviews done with actors concerned by the issue.

It appeared that the tram has indirect and direct effects quite difficult to anticipate. All the project closely relates to the history of the Liège's mobility. The environmental inequalities can be observed from the exposition of nuisances and risks perspective, environmental inequality to the access of urbanity. There are also some environmental inequalities that concern the ability to act. Those elements have been treated with some quantitative data, in the theoretical chapter and some qualitative data, in this work's practical part.

It appears from this analysis that these 4 points that the project's developers have a vision more in favor of the "flux" in opposition of the ways of live/life. However, the delicate balance of the town depends of the future planning management (management of the public spaces and the reorganization of the bus network).

## LISTE DES FIGURES

FIGURE 1 : TABLEAU COMPARATIF ENTRE CHARLEROI ET LIÈGE SUR DIFFÉRENTS INDICATEURS (SPW, 2018).....	13
FIGURE 2 : TABLEAU COMPARATIF DES MONTÉES PAR HABITANTS PAR KILOMÈTRES D'OFFRE ENTRE LES DIFFÉRENTES VILLES WALLONNE (SPW, 2018) .....	13
FIGURE 3 : RÉPONSE À L'OFFRE TEC EN TERMES RELATIFS ET DU TAUX DE CONGESTION TOM-TOM EN 2017 DANS LES VILLES WALLONES.(SPW, 2018) .....	14
FIGURE 4: CARTE DES INFRASTRUCTURES DE MOBILITÉ EN1958 (FRANKIGNOULLE, 2013).....	16
FIGURE 5: DÉCOUPAGE DU TRACÉ PAR TRONÇONS, CADRAGES ET PLANS. (SOCIÉTÉ RÉGIONNALE WALLONNE DU TRANSPORT, 2013A).....	34
FIGURE 6: CARTE DU TRACÉ DU TRAM(LETRAM.BE, N.D.).....	35
FIGURE 7: AXES DE TRANSPORTS PUBLICS STRUCTURANTS DE L'ARRONDISSEMENT (PLURIS ET AL., 2018) .....	52
FIGURE 8: CARTE DES SITES SEVESO : ZOOM SUR LIÈGE (SPW-DGO3-DEE, 2014) .....	54
FIGURE 9: CARTE DES SITES SEVESO DE WALLONIE - ZONE DE SERAING(SPW-DGO3-DEE, 2014).....	55
FIGURE 10: CARTE DES SITES SEVESO DE WALLONIE- ZONE DE WANDRE(SPW-DGO3-DEE, 2014).....	55
FIGURE 11: CARTE SUR LES ZONES D'ACTIVITÉS DES COMITÉS DE QUARTIER DE LA VILLE DE LIÈGE (CELLULE CARTOGRAPHIE JMR, 2016).....	62
FIGURE 12: CARTE POSTALE DE LIÈGE DANS LES ANNÉES 30 (GENEANET, N.D.) .....	82



## ABRÉVIATIONS

Acronymes	Signification
<b>GLO :</b>	Gabarit Libre d'obstacle ( gabarit de la rame de tram)
<b>NIMBY :</b>	Not In My BackYard
<b>OTW</b>	Opérateur de Transport de Wallonie (Regroupement TEC et SRWT depuis 01/01/19)
<b>PCM</b>	Plan Communal de Mobilité
<b>PPP</b>	Partenariat Public Privé
<b>PUM</b>	Plan Urbain de Mobilité
<b>RIE</b>	Rapport d'Incidence Environnemental
<b>SDA g</b>	Schéma de développement de l'Arrondissement de Liège
<b>SPW</b>	Service Public de Wallonie
<b>SRWT</b>	Société Régionale Wallone du Transport

## A. PRÉAMBULE

### 1. CHOIX DU SUJET

Portée par un précédent bachelier en immobilier, les questions relatives aux territoires ont toujours suscité mon intérêt. La mobilité, en particulier, recoupe les fonctions, ainsi que l'aménagement de celui-ci et en est, par ailleurs, une conséquence directe. Pouvoir se déplacer est l'un des objectifs inhérents au territoire. En outre, provenant du pays de Herve, en périphérie liégeoise, les déplacements réguliers vers le centre-ville de Liège m'ont maintes fois donné l'occasion de constater les problèmes de congestion, ainsi que le manque d'efficacité des transports en commun.

Dans le cadre du Master en Sciences et Gestion de l'Environnement, le cours du module « Habitat et territoire durable » m'ont offert la possibilité d'approfondir encore les thématiques de l'aménagement du territoire et de la mobilité, jusqu'à souhaiter me pencher sur le cas du tram de Liège comme sujet de mémoire de fin d'études.

### 2. INTRODUCTION

*« Pourquoi bouge-t-on ? Les débats relatifs à la mobilité sont souvent focalisés, avec une bonne dose d'idéologie, sur l'utilisation de tel ou tel moyen de transport. Il en résulte des controverses qui occultent les raisons pour lesquelles les objets et les personnes sont en mouvement. Disons-le d'emblée, la question « pourquoi bouge-t-on ? » ne concerne pas le seul domaine des transports. Elle nous fait entrer de plain-pied dans l'étude, combien plus vaste, des modes de vie contemporains. Faire passer des objets ou des personnes d'un point à l'autre, c'est impliquer en effet un vaste éventail d'activités humaines. Diverses logiques d'action nous amènent à nous interroger sur le fonctionnement des sociétés, sur leur structures et leurs relations, sur les inégalités, sur les différenciations sur leurs modes de vie et leur pluralisme » (V. Kaufmann, 2008).*

La mobilité découle des modes de vie et il s'agit de la penser comme telle, afin qu'elle endosse son rôle de façon optimale. Élément complexe, la mobilité se caractérise par une mutation constante, au gré des changements sociétaux. La mobilité se situe en interdépendance avec les modes de vie mais également les possibilités techniques et les infrastructures disponibles ou possibles.

La mobilité induit des controverses, lorsque les raisons pour lesquelles les déplacements ont lieu sont occultés. Autrement dit, la simplification des déplacements en eux-mêmes, rendant invisible bon nombre de facteurs dus aux modes de vie, ne laisse plus apparaître ce qu'est la mobilité. En effet, la mobilité n'est pas une somme des déplacements, d'un point A vers un point B. La mobilité se conçoit plutôt comme la somme des contraintes qui poussent les individus à se déplacer de ce point A vers ce point B. Un déplacement est toujours mû par un but, un objectif. C'est cela qu'il faut percevoir.

La mobilité est donc dynamique mais également dépendante de son environnement, ce qui entraîne d'autres mutations. Par exemple, avec les années, le nombre de kilomètres parcouru augmente. En effet, les changements d'habitudes de la mobilité « reflètent des transformations

profondes de la société, qu'elles soient structurelles ( le travail féminin est étroitement lié à la diminution des retour au domicile sur le temps de midi), culturelles ( l'importance des loisirs et du temps libre ou encore perceptives ( aujourd'hui il est souvent jugé dangereux de laisser ses enfants aller seuls à l'école). Il existe une deuxième explication de l'accroissement de ce qu'on peut appeler « le budget-temps de déplacement » : le découplage entre la vitesse de transport et la mobilité. Les réseaux de transports ont longtemps compensé l'accroissement des kilomètres parcourus par des gains de vitesse. Mais ce progrès compensatoire ne fonctionne plus. (...) Les bouchons se multiplient sur les routes aux heures de pointe, ruinant ainsi les gains de vitesse offerts par les infrastructures » (V. Kaufmann, 2008).

Après que la technologie ait permis aux travailleurs, et plus largement à la population, d'aller toujours plus loin et toujours plus vite, la limite est atteinte. Le progrès ne permet plus de contrer les pertes de temps dans les déplacements. À ce stade, il faut alors revoir l'utilisation des moyens de transports, et la question sous-jacente du but des déplacements. Ces déplacements sont la conséquence des modes de vie, ainsi que les contraintes.

Cette présence importante des modes de vie qui est, rappelons-le, l'essence même des déplacements fait que dans le projet du tram de Liège, j'ai tenté de voir au-delà des infrastructures et des moyens techniques. La mobilité est un appareil complexe : à la fois de nombreuses personnes vont dans la même direction, mais tous à un endroit différent. Bien que la mobilité soit personnelle à chacun, elle est aussi régie et organisée par les pouvoirs publics, notamment au travers des autorisations ou obligations, de la réalisation d'infrastructures de transports en commun ou de voiries. Ce pouvoir politique a, en ce sens, la possibilité d'influer sur les déplacements des personnes, via les aménagements qu'ils mettent en place. Si ces aménagements contiennent une « bonne dose d'idéologie », comme l'écrit Kaufmann, c'est qu'ils imaginent ces déplacements avant qu'ils n'aient lieu. Souvent, la technicité des pouvoirs publics prend le pas sur les modes de vie et les véritables raisons des déplacements. Il existe donc une tension entre modes de vie et idéologie, au sein des projets d'infrastructures.

Cependant, dans le cas du tram de Liège, il existe également d'autres contraintes importantes. « En Wallonie, la politique de la ville apparaît éclatée entre différents niveaux de pouvoir et administrations de tutelle. Il en résulte un déficit de coordination et de vision stratégique au niveau de la mise en œuvre des différents mécanismes d'intervention sur le territoire urbain » (Bastin et al., 2016).

Les perceptions des modes de vie et l'éclatement des compétences rend les politiques de mobilité difficilement lisibles. Ce mémoire a, dès lors, pour objet de comprendre la situation de ce projet de tram, son insertion dans la ville et, surtout, de répondre à la question suivante :

*Quelles visions du monde ont conduit au projet du tram de Liège ? Analyse des inégalités environnementales grâce à la technique d'enquête par le terrain.*

Pour répondre à cette interrogation, je présenterai, tout d'abord, le contexte de la ville, ainsi que les législations relatives à ce sujet, au niveau européen et régional. Ensuite, les divers instruments ayant servi à l'élaboration du tram seront présentés, ainsi que les idéologies que véhicule le tram et le projet concret en lui-même. Viendront, ensuite, la problématisation de la recherche et la partie

méthodologique qui s'attardera sur la question des inégalités environnementales comme cadre d'analyse. Enfin, ce cadre analytique sera croisé avec les données qualitatives, récoltées lors des entretiens. Le mémoire s'achèvera sur une conclusion et une mise en perspectives des résultats obtenus.

## B. CONTEXTE

### 1. CONTEXTE DE LA VILLE

#### 1.1 CONTEXTE ACTUEL.

Si la ville de Liège a fait l'objet de plusieurs plans de mobilité, ce n'est pas un hasard. Dans le secteur des transports en commun, le rapport d'activités du TEC de 2017 mentionne que la majorité des utilisateurs des transports en commun comme se situent dans la zone « Liège-Verviers ». Il en va de même, en outre, pour le parc d'autobus et les kilomètres réalisés par ceux-ci (voir Annexe 1) ("TEC - Rapport d'activités 2017 | TEC SRWT," 2018). Or, « les bus sont une très belle alternative à la voiture. Mais sur certains tronçons liégeois, ils ont atteint leurs limites. Chaque année, le nombre de voyageurs du TEC augmente. Certains bus sont bondés et l'offre arrive peu à peu à saturation. Il faut une solution durable et structurante, qui redonne de l'air à la mobilité » (Letram.be, n.d.).

Quotidiennement, plus de 245 000 voitures et 225 000 usagers des bus transitent à Liège. Il y a « 42 % des voyageurs de Wallonie concentrés dans l'arrondissement de Liège, pour 25 % des kilomètres produits en Wallonie » (Pluris et al., 2018) Les bus ne savent plus avancer comme ils le devraient. C'est la congestion qui génère ce petit ratio de kilomètre parcourus.

Étant donné que les bus ont atteint leur limite, on peut aisément considérer que la surcharge de passagers entraîne, également, une surcharge du nombre de bus en circulation dans l'agglomération. En conséquence, la circulation est à ce point engorgée que même les sites propres de bus et les terminus des différentes lignes sont saturées. Au-delà de l'engorgement, cette situation entraîne diverses pollutions, principalement atmosphérique et sonore.

En outre, dans le Plan Communal de Mobilité (PCM) de 2004, on peut lire, dès l'introduction : « Le dépeuplement des zones centrales au bénéfice des zones périphériques et suburbaines a accru les déplacements de plus longue distance qui se font principalement en voiture. Cette tendance est également valable pour notre ville qui a perdu nombre de ses habitants ces dernières décennies au profit de sa banlieue et de son agglomération. Ces besoins en déplacement ont entraîné dans leur sillage les nuisances qui y sont liées et une détérioration du cadre de vie. Ainsi, faire face à une demande croissante en mobilité tout en préservant le bien-être des individus et la qualité de son environnement représente un des enjeux majeurs des décennies à venir pour une métropole comme Liège » (VilleDeLiège, 2004).

En réponse à ces problèmes, le bourgmestre de Liège interpelle, en 2008, le Gouvernement wallon, dans le but de résoudre les problèmes de mobilité de la ville. A cette occasion, il s'exprime en faveur d'une ligne structurante de tram entre Jemeppe et Herstal (Cabinet Willy De Meyer, 2018).

En 2009, le Gouvernement wallon décide, pour le financement de la construction du Tram de Liège, de recourir à un partenariat public-privé (PPP) de type DBFM (*Design Build Finance Maintain*). La décision implique le transfert, au partenaire privé, des risques de construction et de disponibilité, pendant 30 ans, et d'une exploitation de la ligne par le TEC. C'est à la SRWT que revient le lancement de la procédure relative à la conclusion de ce partenariat (Letram.be, n.d.).

En octobre 2011, un accord politique intervient, quant au tracé définitif et détaillé du Tram de Liège. Le dépôt sera implanté à Droixhe, plutôt qu'à Tilleur comme cela avait été prévu au départ. Ce changement correspond aussi à une réduction de la ligne, telle qu'elle avait été imaginée à l'origine. Le choix du dépôt sera explicité, ultérieurement, dans l'analyse des entretiens. Il apparaît que Bressoux offrait plus de simplicité à sa réalisation. Suite à ces changements, le Gouvernement wallon a alors annoncé le lancement des études techniques et des procédures administratives.

L'année suivante a donc vu le lancement de l'étude d'incidences et de l'avis de marché pour le partenariat public-privé. L'étude d'incidences a permis, entre autres, de conclure à un impact positif du Tram de Liège sur la qualité de l'air et le paysage urbain, tout en minimisant les impacts sur le milieu biologique. Suivant la législation, l'enquête publique a suivi et les remarques émises, à cette occasion, sont consultables dans le résumé non-technique de l'étude d'incidences.

Deux caps essentiels ont été franchis par le projet, en 2014. D'un côté, l'obtention du permis unique, vidé de tout recours<sup>1</sup>, a été délivré par la Région wallonne, au cours d'une procédure rigoureuse. D'un autre côté, MobiLiège, composé de Alstom Transport sa et BAM PPP PGGM Infrastructure Coöperatie UA, a été sélectionné comme soumissionnaire préférentiel.

Malgré cela, le dossier initial a été recalé, quelques semaines plus tard, par Eurostat, l'organisme européen en charge de la surveillance des normes comptables des pouvoirs locaux. En effet, avant de construire sa première ligne de tram, Liège avait besoin d'une série d'aménagements. Entre 2014 et 2016, différents travaux préparatoires ont ainsi été réalisés, entre le stade du Standard et la Gare des Guillemins, sur le quai Saint-Léonard, à Droixhe, ainsi que rue Rassenfosse. Les objectifs visaient à déplacer certaines conduites, canalisations et câbles de différents impétrants (eau, gaz, électricité, télédistribution, téléphone). Après de nombreuses négociations et trois avis négatifs d'Eurostat concernant le marché initial, le Gouvernement wallon a pris le parti de recommencer la procédure d'attribution du marché, afin de répondre aux exigences européennes (Letram.be, n.d.).

---

<sup>1</sup> Le terme « vidé de tout recours » est une citation qui provient du site officiel du tram de Liège. Vidé de tout recours ne veut pas dire qu'il n'y a pas eu d'opposition plus loin dans la section sur le Rapport d'Incidence Environnemental (RIE) on voit qu'il y a bel et bien eu des commentaires qui ont été instruits lors de l'enquête publique. Néanmoins un recours est une action en justice dans le but, par exemple de faire annuler le permis. Dans ce projet, cela n'a pas été le cas.

Voici l'historique du projet de tram de Liège qui a été repris du site officiel du tram de Liège. On peut remarquer d'une part qu'il ne comporte pas d'informations relative à la suite du projet, on ne voit pas de mention concernant le fait que le tronçon de 12km qui va être réalisé au printemps 2019 n'est que le début de la ligne qui doit être prolongée d'une part vers Herstal et d'autres part vers Seraing à un moment qui n'est pas encore défini.

Avec ce projet de tram, la ville de Liège est bénéficiaire non seulement d'un financement mais également d'une amélioration de sa mobilité. En effet, selon Willy de Meyer, Bourgmestre de Liège, « le tram permettra de déplacer deux fois plus de personnes, deux fois plus vite que les bus actuels et de manière beaucoup plus régulière. Avec ses 21 stations, ses 1 700 places dans les parkings relais, ses pôles d'intermodalité reliant le tram aux trains, aux bus et aux vélos, Liège sera dotée d'un outil de mobilité exceptionnel. Le tram, c'est aussi une réponse écologique à la pollution de l'air puisqu'il remplacera des centaines de bus dans la traversée de la Ville. La congestion automobile diminuera de 30 % dans le centre, au bénéfice de toutes les fonctions riveraines et commerçantes, rendant le cadre de vie apaisé et plus agréable. Le tram, c'est encore près de 50 hectares d'espaces publics de qualité aménagés le long de son tracé, intégrant également des corridors dédiés aux cyclistes. L'arrivée du tram va également entraîner une réorganisation des lignes de bus de manière plus performante au profit des citoyens et de la desserte des quartiers de la ville » (Cabinet Willy De Meyer, 2018). On retrouve, ici, les objectifs d'efficacité de la mobilité, de réduction de la congestion et de réorganisation de la mobilité. Cette dernière est facilitée, par ailleurs, par un outil propre à la ville de Liège : le Plan de mobilité urbaine qui concerne les 24 communes de l'arrondissement de Liège. Cependant, il s'agit d'un outil institutionnel non contraignant (Pluris et al., 2018).

Comme nous l'avons vu précédemment, les comportements et les modes de vie influencent aussi la mobilité. De par son histoire, Liège ne se présente pas comme une ville à la gestion aisée. L'un de ses problèmes majeurs reste l'étalement urbain qui a multiplié la ville par trois, en 40 ans, tandis que la population n'a guère augmenté. Aujourd'hui encore, on accepte que les services destinés aux personnes – je ne parle pas de l'industrie qui n'a pas sa place en ville – quittent la ville de Liège. On a donc laissé partir une série d'activités et on a laissé partir la population. Tout cela pose d'énormes problèmes de gestion de la mobilité (Frankignoulle, 2013).

La comparaison entre Liège et Charleroi, qui possède une population similaire et un taux de motorisation semblable, montre des taux de montées et de descentes des bus, dans la ville, tout à fait différents. La proportion est même de 1 pour 3, en faveur de la ville de Liège. Cela s'explique, en partie, par la présence de nombreux étudiants à Liège mais ce facteur n'est pas suffisant pour justifier une telle différence. En effet, la ville de Liège compte environ 20 000 étudiants pour 100 000 montées/descentes de bus par jour scolaire. Les étudiants ne sont donc pas les seuls utilisateurs supplémentaires des bus, dans la Cité ardente.

Dans le graphique ci-dessous, les indicateurs en gras ont été volontairement grossis, afin de les insérer dans le graphique, de façon proportionnelle pour la ville de Charleroi et de Liège. La densité de population s'exprime, ici, en habitants par 10 hectares, et non en habitants/km<sup>2</sup>. La densité routière s'exprime en mètres de route/ km<sup>2</sup>, plutôt qu'en km/km<sup>2</sup>. Le taux de motorisation s'exprime en nombre de voitures pour 10 000 habitants. Enfin, les montées par habitant dans les véhicules du TEC de janvier 2017 sont multipliées par 10 000 (SPW, 2018).

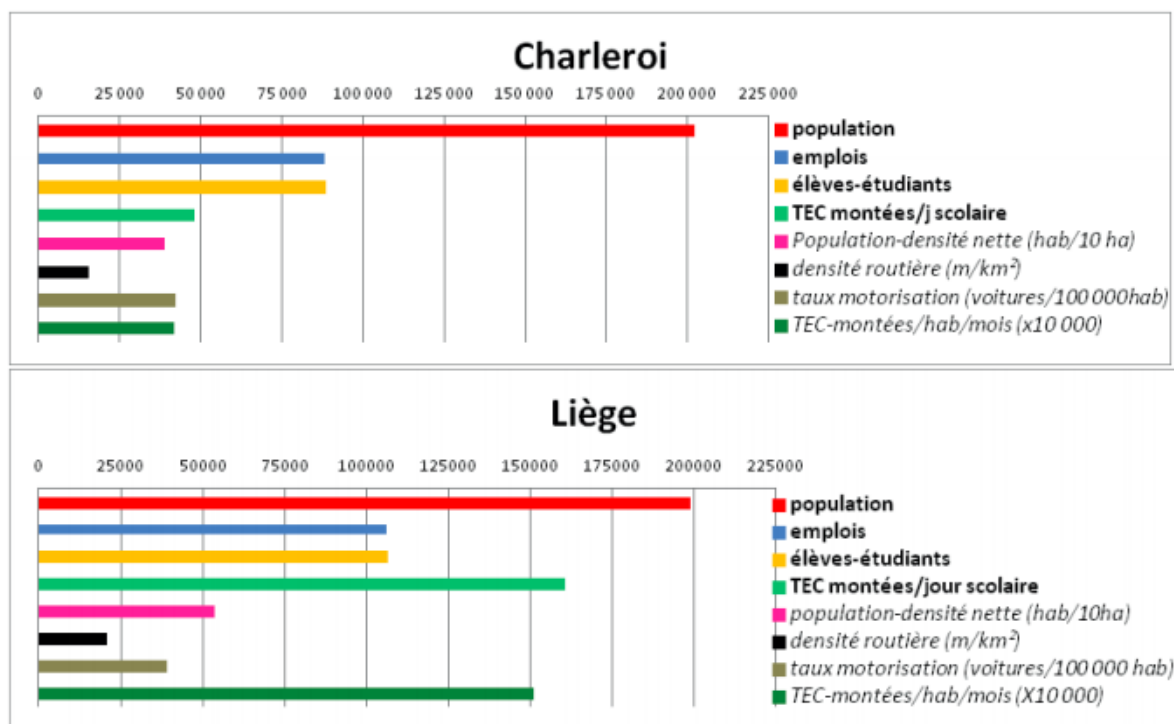


Figure 1 : tableau comparatif entre Charleroi et Liège sur différents indicateurs (SPW, 2018)

Dans le focus mobilité, il est possible de rapporter le nombre de validations, enregistrées à tous les arrêts desservant une commune, au nombre d'habitants de cette commune. Cette manipulation donne une indication de l'utilisation moyenne du TEC, dans la mobilité globale mais cette indication reste imparfaite, puisqu'elle prend également en compte les déplacements des utilisateurs de la ville qui n'y sont pas domiciliés. Idéalement, cette donnée devrait être recoupée avec des données concernant l'importance des flux automobiles, non disponibles actuellement sur une base comparable entre les villes.

	Charleroi	La Louvière	Liège	Mons	Mouscron	Namur	Tournai	Verviers
Montées/hab // km offre/hab	1,39	1,77	3,30	1,96	/	2,33	1,09	2,42
En termes relatifs (rang)	0,42 (6)	0,53 (5)	1,00 (1)	0,59 (4)	/	0,71 (3)	0,33 (7)	0,73 (2)

Figure 2 : tableau comparatif des montées par habitants par kilomètres d'offre entre les différentes villes wallonne (SPW, 2018)

Le tableau ci-dessus indique que Liège constitue la ville wallonne où le TEC est le plus utilisé, si l'on observe les montées par habitant sur les kilomètres d'offre par habitant. Cette réponse à l'offre TEC, corrélée avec les taux de congestion, fournis par Tom-Tom en 2017, donne les résultats suivants :

	Charleroi	Liège	Mons	Namur
Réponse à l'offre TEC termes relatifs (rang)	0,42 (6)	1,00 (1)	0,59 (4)	0,71 (3)
Taux de congestion Tom-Tom 2017 (rang)	16% (4)	23% (1)	17% (3)	22% (2)

Figure 3 : Réponse à l'offre TEC en termes relatifs et du taux de congestion Tom-Tom en 2017 dans les villes Wallones.(SPW, 2018)

Liège répond, certes, le plus à l'offre du TEC mais est également la ville affichant le taux de congestion routière le plus haut, comparativement aux autres villes. Une étude serait nécessaire, afin de vérifier une corrélation entre les deux variables mais il semble que la congestion routière soit une cause possible de la réponse de l'utilisation des services du TEC.

Dans le présent travail, il est question de la mobilité des personnes et non du transport lié aux marchandises. Ce choix s'est imposé par lui-même car, d'une part, le transport de marchandises ne concerne pas le projet du Tram'Arden. D'autre part, les études et les flux qui concernent les marchandises sont, en règle générale, abordés dans des documents spécifiques. Ainsi, par exemple, le Plan Urbain de Mobilité (PUM) ne traite pas du transport de fret.

## 1.2 HISTORIQUE DE LA MOBILITÉ LIÉGEOISE

Le projet actuel du tram est l'héritier du passé de la mobilité liégeoise. Bien que le tracé et la présence des automobiles étaient différents à l'époque, Liège a déjà accueilli un tram de 1871 à 1958 (GRELiège, 2012).

Afin de retracer l'histoire de la mobilité liégeoise, j'ai lu un livre écrit par Pierre Frankignoulle, un historien qui a écrit ce livre entouré de tout un comité scientifique afin de retracer la mobilité liégeoise et le lien avec l'urbanisme. C'est donc un document de la première importance pour retracer l'histoire de la Ville. C'est pour cette raison que cet ouvrage est cité bon nombre de fois.

« Les premiers transports en commun organisés apparaissent, à Liège, dans la décennie 1870. Discutée depuis 1854, la première ligne du tram est inaugurée en 1871. Sa construction avait été concédée à un Anglais, James Marmont, dont la société sera ensuite reprise, en 1875, par la Société Anonyme des Tramways Liégeois. Cette première ligne, reliant la gare des Guillemins et la place Saint-Lambert, accueillait un tramway à traction chevaline ou hippomobile, c'est-à-dire une voiture tirée par un cheval et circulant sur des rails d'acier. Ce système était appelé « chemin de fer américain », puisqu'il avait été mis en œuvre, pour la première fois, aux États-Unis, dès 1850 » (Frankignoulle, 2013).

« Le tramway à vapeur, quant à lui, fait son apparition dès les années 1860. A Liège, c'est en 1880 que le premier est mis en service. Sa vitesse de 15 km/h, comparée aux 8 km/h du tramway hippomobile, avait poussé le conseil communal à l'interdire, dans un premier temps. Cependant, la traction vapeur ne durera pas, en raison de l'apparition rapide des premiers tramways électriques. La modernité technique que représente l'électricité, ainsi que les faibles nuisances engendrées par celle-ci, facilitent leur adoption rapide, une fois les difficultés liées à la production et au transport de l'électricité résolues » (Lecocq, 2010).



«La ligne Coronmeuse-Herstal sera la première ligne électrique de Belgique. En l'espace d'une décennie, le réseau va s'étendre de façon spectaculaire. De nouvelles lignes font leur apparition, tant au nord qu'au sud de la ville. En 1897, Liège est relié à Chénée. Deux ans plus tard, une ligne atteint le pont de Wandre et, en 1904, Angleur est desservi à son tour. À l'occasion de l'Exposition universelle et internationale de 1905, de nombreuses lignes sont prolongées, afin d'assurer la desserte de l'exposition.

Les trolleybus apparaissent en 1930 et sont complémentaires des treize lignes de tramways existantes. Facilitant la desserte des rues et quartiers en pente, ils contribuent à leur urbanisation. C'est notamment le cas du plateau de Cointe où la desserte par tramways commençait à montrer des signes d'obsolescence. Ce système atteindra son apogée, dans les années 1950, en combinant les avantages de l'électrification et des autobus. Équipés de pneumatiques, qui lui procurent une meilleure adhérence, ils s'insèrent plus aisément dans la circulation et requièrent une infrastructure plus légère. Avec près de 150 véhicules en 1950, le réseau liégeois est l'un des plus importants d'Europe. Ce réseau aura surtout permis l'intégration de zones péricentrales difficiles d'accès : Cointe, Burenville, le Thier-à-Liège, Robermont, etc.

Peu à peu, cependant, les bus vont prendre le dessus sur les trolleys et les trams, dont les lignes sont progressivement supprimées entre la Seconde Guerre Mondiale et novembre 1967, date à laquelle le dernier tram urbain cesse de circuler. Son abandon se justifie par le coût du renouvellement du matériel roulant, tandis que les bus apparaissent plus rentables.

Du côté de la gestion du réseau, les fusions successives vont permettre une simplification et une unification de l'offre. Cette évolution aboutit à la création, en 1964, de la STIL, remplacée ensuite par le TEC Liège-Verviers, en 1991.

Au tournant du siècle, les modes de transport se multiplient et donnent aux gares le rôle de véritables plateformes multimodales, des « commutateurs de flux » qui orientent les mobilités dans l'ensemble de la ville et de son agglomération. Les gares fabriquent aussi de nouvelles polarités urbaines en fixant des activités liées aux fonctions du voyage : hôtels, restaurants, cafés, établissements de change, ... » (Frankignoulle, 2013).

« Différentes inventions et améliorations techniques aboutissent à la mise au point des véhicules automobiles, de plus en plus performants et confortables, qui vont commencer à circuler dans les villes. Au départ, l'usage des voitures est l'apanage des classes aisées et c'est d'ailleurs dans leurs immeubles que l'on voit apparaître les premiers garages. C'est un peu avant 1900 que les premières automobiles circulent dans les villes et déjà s'annoncent des conflits d'usage. Le tournant du siècle voit d'ailleurs l'apparition de nouveaux types de mobilité qui viennent concurrencer les diligences, charrettes et autres fiacres : le tram (depuis 1871), les vélos, les automobiles » (Frankignoulle, 2013).

« Le tramway connaît partout un essor considérable, avec la multiplication des lignes et l'accroissement du nombre d'usagers. A l'entre-deux guerres, il est devenu le principal moyen de transport urbain. Après la guerre, le boom automobile entraîne la disparition rapide du tramway du paysage urbain » (Lecocq, 2010).

La carte, ci-dessous, reprend les différentes infrastructures liées à la mobilité, en 1958 (Frankignoulle, 2013). Les lignes de tramways y sont représentées en orange et les voies de chemin de fer en rose. La

mobilité est riche et bien organisée. On voit très clairement que la ville entière est desservie par les nombreuses lignes de tram, ainsi qu'un réseau ferroviaire très présent.

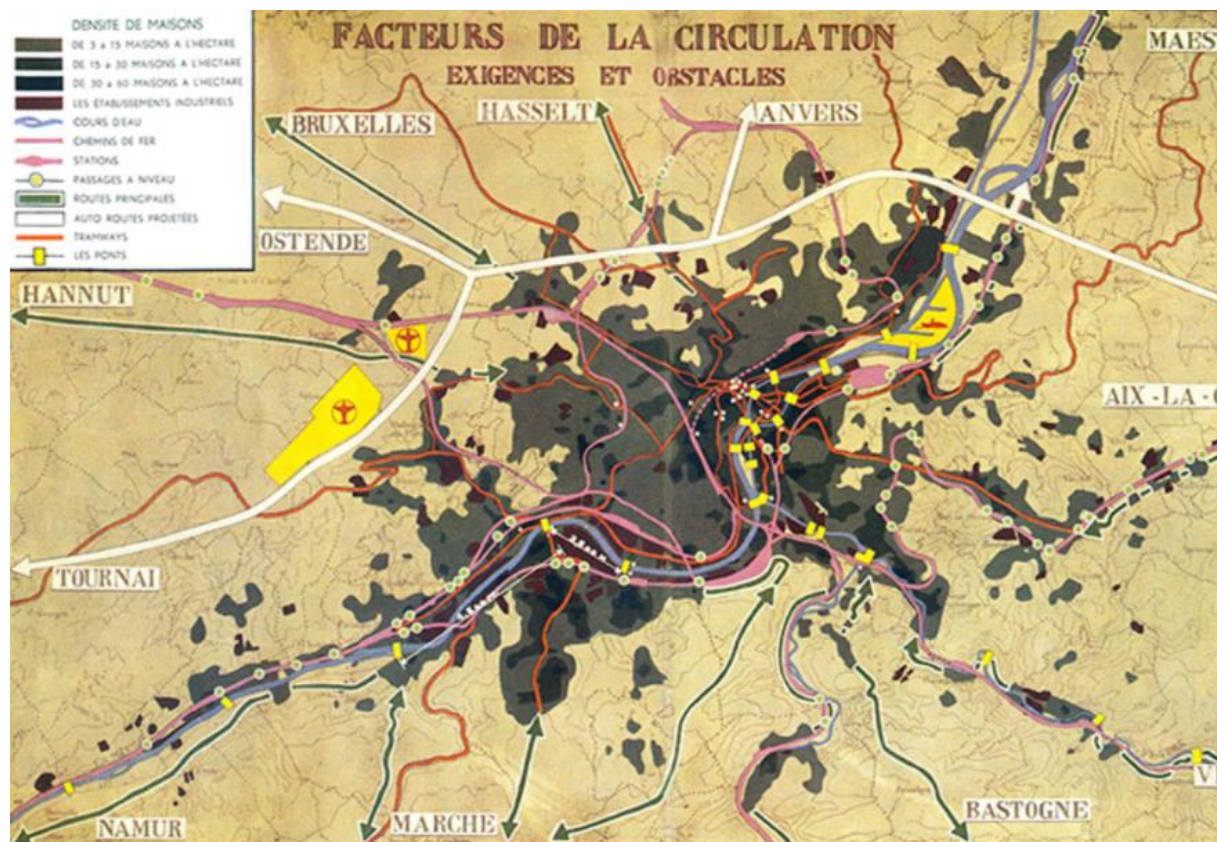


Figure 4: Carte des infrastructures de mobilité en 1958 (Frankignoulle, 2013).

« Lorsque le tram est démantelé et qu'il y a une démocratisation de l'automobile, arrive alors l'éloignement de la ville. La voiture a aussi alimenté la dynamique de la périurbanisation, phénomène majeur ayant affecté les villes européennes durant les « Golden Sixties », et plus tard encore. Liège a été touchée de manière particulière : avec un réseau routier relativement efficace et gratuit, la vie dans les campagnes proches apparaît de plus en plus désirable et accessible aux classes moyennes qui continuent à travailler à Liège, à utiliser ses infrastructures, mais sans y payer l'impôt. Entre 1977 (date de fusion des communes) et 2003, Liège perd près de 50 000 habitants, passant de 230 000 à 184 000 habitants » (Frankignoulle, 2013).

« Quant aux « modèles de villes » qui prédominent dans ces années, ils s'inscrivent clairement dans un modèle fonctionnaliste, s'appuyant sur la Charte d'Athènes. Cet idéal prescrit l'éclatement des activités dans des espaces dédiés à une fonction dominante (logement, loisir, travail) qu'il faut nécessairement relier par des infrastructures routières. Les pouvoirs publics investissent alors surtout dans les infrastructures routières et autoroutières destinées à une automobile désormais perçue comme la marque du progrès. C'est l'époque où Pompidou déclare « la ville doit s'adapter à la voiture » » (Lecocq, 2010). Ce modèle ne sera remis en question qu'à partir du milieu des années 1970.

Plusieurs nouveaux projets de transport en commun vont voir le jour dans les années 1960-1980, mais aucun d'eux, qu'il s'agisse du Safège, du métro ou du TAU, ne sera réalisé. Le projet du

Safege consistait en la construction d'un métro aérien suspendu, à traction électrique, dont le principe avait été mis au point en France.

En 1966, en région liégeoise, un syndicat d'une vingtaine de sociétés industrielles est constitué. Dès 1969, des projets de « pré-métro » sont évoqués et l'on profite de travaux sur le quai Saint-Léonard pour construire une section de tunnel de 800 mètres et une station au Pont Maghin. En 1971, un tracé est adopté. Quatre lignes sont prévues. Mais dû aux caractéristiques du sol et de l'exploitation précédente de la ville, le métro devrait être à 30 m de profondeur ce qui entraîne des coûts colossaux. Ce coût, jugé énorme, ainsi que les difficultés de réalisation et d'exploitation d'un métro à grande profondeur expliquent l'abandon du projet (Frankignoulle, 2013).

Le projet du TAU (Transport Automatisé Urbain) est quant à lui apparu en 1985. Un prototype est exposé en octobre 1985 sur la place Saint-Lambert, et cette exposition attire quelque 20 000 Liégeois. Le projet semble bien lancé, avec la signature du contrat d'étude pour l'exploitation d'une ligne entre Herstal et Jemeppe — pour 25 milliards de francs belges — et l'élaboration du tracé. La mise en service est prévue pour février 1988. Ce TAU sans chauffeur aurait fonctionné à une fréquence d'une rame toutes les deux minutes trente et aurait desservi vingt-six stations. Mais alors que le projet avait été « négocié » avec la population sur la base de l'utilisation d'un tunnelier, ce qui aurait permis d'ouvrir les rues moins longtemps que pour un métro classique, il apparaît que cette méthode de forage ne pourra pas être pratiquée dans toutes les rues du tracé, particulièrement dans les plus étroites, et qu'il faudra donc creuser plus longtemps. De nombreuses voix s'élèvent, dont celles des commerçants, qui avaient déjà eu à subir de nombreux travaux. Or, les années 1980 sont celles où les Liégeois semblent « épuisés » par les travaux et où plane encore le spectre du fiasco de la place Saint-Lambert. En 1989, le ministre wallon des Transports — ce secteur ressortit à la Région depuis 1988 — abandonne le projet et affecte l'enveloppe prévue pour le TAU à la « réparation » de la place Saint-Lambert et au développement de l'aéroport de Bierset (Frankignoulle, 2013). Il apparaît également que cela soit dû à des problèmes financiers. Ce projet n'a jamais vu le jour pour des problèmes financiers et politiques, notamment dus à la régionalisation des transports qui date de 1989 (MuséeDesTransportsEnCommunDeWallonie, 2015).

À partir des années 1980, l'idée que le « tout à l'automobile » puisse être ravageur pour la qualité de vie urbaine émerge peu à peu. Depuis lors, cette prise de conscience n'a cessé de s'amplifier. Aujourd'hui, on assiste à un paradoxe ; jamais l'automobile n'a été à ce point condamnée mais pourtant, le nombre de véhicules ne cesse d'augmenter. C'est ainsi qu'à l'été 2014, la Belgique a atteint les 7 millions de véhicules en circulation.

« Liège est touchée par la remise en cause du « tout à l'automobile », revirement qui se dessine clairement au milieu des années 1980, quand la Ville élabore un nouveau plan pour la place Saint-Lambert sous la conduite de l'architecte Claude Strebelle. Cet énième plan d'aménagement de la place Saint-Lambert est à épingle, moins pour ses conséquences directes sur le trafic, que pour le changement de philosophie et de regard sur la ville dont il est porteur : désormais, les valeurs d'urbanité au service de la société et du bien commun vont être remises en avant.

Quant aux transports en commun, deux faits sont à épingle pour les années 1990-2010 : l'arrivée du TGV à Liège et le projet de réintroduction du tram, cinquante ans après son arrêt en 1967. La mise en circulation du tram liégeois est prévue pour 2018.

En matière de transport en commun urbain à Liège, pendant cinquante ans, ce sont les bus qui ont eu en quelque sorte le monopole, mais ils semblent avoir atteint leur capacité maximale aux heures de pointe sur certains tronçons — par exemple, sur les boulevards de la Sauvenière et d'Avroy —, en dépit du succès des aires propres (Frankignoulle, 2013).

### 1.3 LE CAS DU TRAIN.

L'historique de la mobilité liégeoise montre que le train y occupait une place de choix et que le réseau, au centre de la ville, était dense. Qu'en est-il aujourd'hui ? Dans le Plan Communal de Mobilité, datant de 2004, le rail est abordé de la manière suivante :

« Plus de 80 % des voyageurs se déplacent sur les axes à destination de Verviers, Bruxelles et Namur. Les autres axes que sont Hasselt, Maastricht, le Luxembourg et Jemelle offrent des fréquences plus faibles.

Même si la fréquence est bonne pour des déplacements régionaux et nationaux, avec deux trains par heure et par ligne en moyenne, elle est nettement insuffisante pour rendre attractif un déplacement par le rail à l'intérieur de l'agglomération. La part de la SNCB dans le transport urbain est mineure. L'agglomération est bien raccordée à ce réseau avec près de vingt gares en service, dont la principale, la gare des Guillemins, constitue le cœur du réseau. Les gares de Liège-Palais et de Liège-Jonfosse constituent les gares du centre-ville.

Les deux gares du centre-ville occupent respectivement la deuxième et troisième place en terme de fréquentation mais ne sont fréquentées que par 6.000 voyageurs par jour. Ces gares sont également frappées d'une connotation négative par leur caractère insécurisant.

Ainsi, avec une offre intéressante en terme de réseau, mais peu attractive en terme de fréquences sur les axes secondaires, l'usage du rail est :

- moyen à l'échelle régionale, puisque la gare de Liège-Guillemins occupe la troisième place des gares wallonnes après Namur et Ottignies, avec 28.000 voyageurs/jour ;
- très faible à l'échelle de l'agglomération.

De plus, cela fait dix ans que la fréquentation des gares liégeoises est stable, alors que, durant la même période, la mobilité globale a nettement augmenté » (VilleDeLiège, 2004).

En somme, il existe donc un réseau dense de transport par le rail mais qui, néanmoins, reste en majorité sous exploité et perd des parts modales, dans une mobilité en plein essor. Les fréquences de deux trains par heure ne sont pas suffisantes pour se révéler attractives. En outre, la gare des Guillemins accueillent beaucoup plus de voyageurs par jour que les autres gares.

Pour la SNCB, la solution s'envisagerait comme suit : « Dans le Plan de Transport 2018 de la SNCB devrait voir les premiers services de train d'agglomération de type « S », avec la réouverture, en périphérie, de trois points d'arrêt (Chaufontaine, Seraing et Ougrée) et la remise en exploitation « voyageurs » de la ligne 125a desservant le centre de Seraing. Les tout premiers pas, timides encore



mais prometteurs, d'un rôle accru pour le rail qui contribuera à diminuer les flux motorisés vers le centre de la métropole liégeoise » (SPW, 2018).

Peut-on, dès lors, parler de ces améliorations comme d'une concurrence possible avec le futur tram ? « Dans un même temps, non pas dans un but de concurrence mais bien de complémentarité, le réseau de train s'améliore. On peut voir ceci dans le rapport d'analyse du plan de transport de 2017 fait par la SNCB. le plan de transport de la SNCB entré en vigueur pour une durée de 3 ans. La mise en application de ce nouveau plan de transport a modifié de façon substantielle les services ferroviaires de voyageurs sur l'ensemble du réseau belge et impacté de manière globale la mobilité en Wallonie. Lors de son application, la SNCB avait annoncé que ce Plan de Transport serait revu afin de tenir compte de l'évolution des travaux d'infrastructure et des éventuels projets d'extension de l'offre. C'est donc en décembre 2017 que la SNCB adaptera à nouveau son Plan de Transport » (Département de la stratégie de la mobilité Cellule ferroviaire, 2017).

Dans ce plan de transport on peut noter plusieurs projets sur le rail du GrandLiège :

- « Ouverture et desserte par la relation S2 de la halte de Chaudfontaine
- Améliorer les correspondances à Pepinster
- Améliorer la répartition des trains P et les trains IC entre Bruxelles et Liège ainsi qu'entre Bruxelles et Hasselt (via courbe)
- O Axe Vesdre : S2 Herstal - Liège - Verviers circule toutes les 30 minutes en heure de pointe
- Relation S4 : prolongement de trains P Waremme - Liège vers Seraing et Flémalle » (Département de la stratégie de la mobilité Cellule ferroviaire, 2017).

Ces projets d'amélioration du rail rendent évident que les distances envisagées sont vastes. L'amélioration s'envisage donc plutôt dans une logique interurbaine plutôt qu'urbaine.

Dans une vision d'avenir, on peut lire dans le livre blanc européen du transport : « Il subsiste des obstacles au bon fonctionnement du marché intérieur et à une véritable concurrence en son sein. L'objectif, pour la prochaine décennie, est de créer un véritable espace européen unique des transports en supprimant les entraves restantes entre modes et entre systèmes nationaux, en favorisant le processus d'intégration et en facilitant l'émergence d'opérateurs multinationaux et multimodaux » (Commission Européenne, 2011).

On peut retrouver dans cette même veine, dans la déclaration de politique régionale « Wallonie plus forte » : « Les tarifs de distribution et de transport seront progressivement harmonisés. En matière de mobilité, le rôle de la Société Régionale Wallonne des Transports (SRWT) sera renforcé. Elle assurera sa digitalisation et la continuité du service. Tenant compte de l'évolution du monde du travail, le gouvernement wallon soutiendra le covoiturage, la création de zones de coworking, la réalisation de plans de mobilité et renforcera le lien entre les TEC et la SNCB » (Portail Wallonie, n.d.).

Selon cette vision, l'opposition entre le tram et le train n'aurait plus lieu d'exister. Qu'en est-il réellement ? Le train est-il complémentaire du tram ou son concurrent direct ?

## 2. CONTEXTE EUROPÉEN ET RÉGIONAL

### 2.1 L'EUROPE

Le projet du tram est non seulement un projet de ville et de région mais également un projet européen et ce, pour plusieurs raisons. En effet, le projet étant financé, à hauteur de 50 pourcents, par la Banque Européenne d'Investissement (BEI), on comprend aisément qu'il soit sous l'impulsion européenne. Mais quelles sont les ambitions européennes en la matière ?

Ces dernières sont explicitées dans un livre blanc concernant les transports. « Les livres blancs de la Commission européenne sont des documents contenant les propositions d'action de l'Union européenne (UE) dans un domaine donné. Dans certains cas, ils suivent la publication d'un livre vert ouvrant un processus consultatif au niveau de l'UE. L'objectif d'un livre blanc est d'ouvrir un débat avec le public, les parties prenantes, le Parlement européen et le Conseil afin de parvenir à un consensus politique. Le livre blanc de la Commission de 1985 relatif à la réalisation du marché intérieur est un exemple de schéma administratif adopté par le Conseil qui a débouché sur l'adoption d'un grand nombre de législations dans ce domaine » (Eur-Lex, n.d.). Les livres blancs n'ont donc pas de valeur contraignante mais servent à ouvrir le débats sur de grands enjeux.

Le livre dédié aux transports fait mention des grands enjeux liés à la mobilité. « La prospérité future de notre continent dépendra de la capacité de chacune de ses régions à rester intégrée dans l'économie mondiale, pleinement et de manière compétitive. L'existence de transports efficaces est cruciale pour y parvenir » (Commission Européenne, 2011). Il va de soi que, dans ces ambitions pour le transports européen, se retrouvent également les ambitions climatiques : « dans le même temps, l'UE a lancé un appel, entendu par la communauté internationale, concernant la nécessité de réduire sensiblement les émissions de gaz à effet de serre, afin que le changement climatique reste inférieur à 2 °C. Dans l'ensemble, cet objectif suppose que d'ici à 2050, l'UE réduise ses émissions de 80 à 95 % par rapport aux niveaux de 1990, dans le cadre des réductions auxquelles l'ensemble des pays développés doit parvenir. L'analyse de la Commission<sup>1</sup> indique que l'on peut obtenir des réductions plus fortes dans d'autres secteurs de l'économie, mais qu'il **est impératif de parvenir à une réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 60 % par rapport à 1990 dans le secteur des transports**, qui est à l'origine d'une part importante et croissante de ces émissions. D'ici à 2030, l'objectif pour les transports consistera à réduire les émissions de gaz à effet de serre d'environ 20 % par rapport à leur niveau de 2008. Compte tenu de la hausse notable des émissions dues aux transports ces vingt dernières années, le niveau obtenu serait encore supérieur de 8 % aux chiffres de 1990. Les transports utilisent l'énergie de manière plus efficace mais, dans l'UE, ils dépendent toujours du pétrole et des produits pétroliers pour 96 % de leurs besoins énergétiques. Ils sont devenus plus propres mais leur volume a augmenté, de sorte qu'ils restent une source majeure de pollution sonore et atmosphérique locale » (Commission Européenne, 2011).

Autrement dit, les efforts attendus pour limiter le changement climatique sont ambitieux pour l'ensemble des secteurs, mais d'autant plus encore dans le secteur du transport qui est un secteur qui ne cesse de croître. Malgré les améliorations technologiques, le transport continue de générer de plus en plus de pollution sonore et atmosphérique.

Les infrastructures conditionnent la mobilité. Pour parvenir à transformer les transports en profondeur, il faut pouvoir s'appuyer sur un réseau adéquat et l'utiliser de manière plus rationnelle. « Globalement, les investissements dans les infrastructures de transport ont une incidence positive sur la croissance économique, créent des richesses ainsi que des emplois et favorisent les échanges, l'accessibilité géographique et la mobilité des personnes. Leur planification doit s'effectuer de manière à maximiser les retombées positives pour la croissance économique et à minimiser les retombées négatives pour l'environnement ». (Commission Européenne, 2011)

Il est donc important de mettre en place des infrastructures permettant des transports en commun, voir la mobilité en réseau. Les réductions des nuisances, de l'encombrement et des gaz à effets de serre n'iront pas de pair avec une réduction de mobilité. La mobilité ne sera pas freinée.

Concernant non plus les enjeux de la mobilité en générale mais bien les transports en commun, on peut lire ceci concernant la mobilité dans les villes : « Si la part des déplacements utilisant des transports collectifs augmente et se combine à des obligations de services publics, il sera possible d'accroître la densité et la fréquence du service, créant ainsi un cercle vertueux favorable aux modes de transport publics. La gestion de la demande et l'aménagement du territoire peuvent faire baisser les volumes de trafic. Les installations facilitant les déplacements à pied et à vélo devraient devenir une partie intégrante de la mobilité urbaine et de la conception des infrastructures » (Commission Européenne, 2011).

À côté des livres blancs, les agendas urbains manifestent également les ambitions européennes en matière de mobilité. C'est le 30 mai 2016 que les ministres, ayant dans leurs attributions la politique urbaine, des 28 États membres de l'Union européenne ont approuvé le Pacte d'Amsterdam. Ce dernier énonce les objectifs, le cadre méthodologique, ainsi que les thèmes prioritaires pour cet « Urban Agenda for the EU ».

« L'initiative repose sur le constat que les régions urbaines – dans lesquelles résident 70 % de la population européenne – ont un très grand impact sur l'avenir social, économique et écologique de l'Union européenne et de sa population. Les villes jouent donc un rôle clé dans la réalisation des objectifs EU 2020 pour une croissance intelligente, durable et inclusive.

Le principal objectif de l'Agenda urbain de l'Union européenne est de renforcer la dimension urbaine dans la conception des politiques avec une attention spécifique pour une meilleure réglementation, un meilleur financement et un meilleur échange de connaissances (« Better regulation », « Better funding » et « Better knowledge »).

La méthode de « multi-level urban governance », le thème central de la présidence belge du Conseil de l'Union européenne en 2010, doit d'emblée être garante d'une approche coordonnée et intégrée. Pour chaque thématique pour laquelle un plan d'action est élaboré, des partenariats multi-niveaux sont établis avec la participation des institutions de l'Union européenne, des États membres, des régions et des villes.

Pour arriver à des résultats visibles, le Pacte d'Amsterdam prévoit un nombre limité de thématiques prioritaires qui correspondent aux principaux défis urbains (une douzaine) » (SPP intégration, n.d.).

« Les douze thèmes prioritaires des agendas urbains sont : **la mobilité urbaine, la qualité de l'air**, l'inclusion des migrants, le logement, **la pauvreté urbaine**, la transition énergétique, la transition numérique, l'adaptation au changement climatique, l'utilisation durable des sols et nature en ville, l'économie circulaire, l'emplois et compétences dans l'économie locale et une commande publique novatrice et responsable. Pour agir dans ces domaines, des partenariats sont créés entre la Commission européenne, des États-membres, des villes, des organisations et des associations. Ils sont coordonnés par une ville ou un État-membre pour une durée de trois ans. 4 partenariats pilotes ont déjà été lancés pour travailler sur les thèmes de la qualité de l'air, de l'inclusion des migrants, du logement et de la pauvreté urbaine » (“L’agenda urbain pour l’UE ~ Europe en France, le portail des Fonds européens,” n.d.).

Malheureusement, Liège ne participe à aucun de ces partenariats pilotes des agendas urbains. Cependant, d’autres investissements conséquents pour la mobilité existent, notamment :

“EU Cohesion Policy will invest more than EUR 77 billion in projects such as building an integrated public transport hub, new trams, new metro lines and infrastructure improvements for pedestrians and cyclists. The price and availability of parking, which is usually determined by local governments, is crucial in a traveller’s decision whether to drive, take public transport, cycle or walk. To compete with the car, public transport needs to be fast, frequent and easily accessible. This may require action to ensure that buses and trams are not hindered by congestion. Cities can promote denser (re-)development close to high-frequency public transport stops” (European Union & United Nations Human Settlements Programme, 2016).

Il est évident que le projet du tram partage, de façon directe ou indirecte, les mêmes ambitions. Lorsque le tram est perçu comme un outil de promotion du retour en ville, cet enjeu rejoint les problèmes de densité. La lutte contre la congestion routière est également omniprésente dans le projet du tram. On comprend également dans cet extrait, que la venue d’un tram qui se déplace en site propre est une des ambitions affichée de l’union européenne, tout comme les aspects financier relatif au parking.

« Considérant que les nouveaux services de mobilité ont pour objectif et sont susceptibles d’améliorer considérablement les transports urbains en réduisant les embouteillages et les émissions et en proposant une solution de substitution aux véhicules privés individuels, la voiture individuelle restant le mode de locomotion le plus important en nombre de trajets ; qu’ils peuvent amorcer une transition vers la multimodalité et le covoiturage, et donc des transports plus durables, qui compléterait les modes de transport actif et public ;

Tandis que les résolutions futures sont reprises notamment dans le point : 45 invite la Commission et les États membres à promouvoir des plans de mobilité urbaine et rurale durable qui soient justifiés par l’intérêt public et qui intègrent tous les nouveaux modes de transport en vue de soutenir le déploiement d’un système de transport de passagers multimodal, d’améliorer la mobilité et la qualité des services fournis aux citoyens, y compris les personnes âgées et les personnes handicapées, en leur proposant des solutions alternatives, et d’internaliser ou de réduire les coûts environnementaux et sanitaires externes pour les villes tout en encourageant le tourisme



Le point 48. invite la Commission à promouvoir les bonnes pratiques réglementaires locales et nationales existantes qui favorisent l'intégration des formes de mobilité nouvelles et traditionnelles, qui soutiennent les choix des consommateurs en mettant à leur disposition des services de billetterie et d'information multimodaux et en les encourageant à utiliser les transports publics par rapport aux transports privés » (ParlementEuropéen, 2018).

L'Union européenne est bien informée des problèmes que le secteur du transport génère. De plus, l'Union souhaite y remédier en rendant les déplacements plus verts et plus modernes. Ces résolutions ont une grande portée politique, cela démontre une envie d'investir et de soutenir les projets de mobilité douce tels que le tram en zone urbaine.

En outre, l'intermodalité promue dans ce texte est l'un des éléments centraux du projet de tram. En effet, dans le projet, de nombreuses stations sont prévues pour être compatibles avec le bus, le train, la voiture individuelles ( parking de délestage) ou le vélo. De plus, une des préoccupations bien connues de l'UE est la décarbonation, tant des industries que des transports, en vue de préserver l'environnement mais aussi la santé des citoyens de la zone euro.

---

## 2.2 LA RÉGION WALLONNE

Les ambitions affichées par l'Union européenne ont des résonances au niveau wallon, notamment au travers du décret relatif à la mobilité et à l'accessibilité locale du 1<sup>er</sup> avril 2004. Ce décret aborde la question du Plan Urbain de Mobilité PUM) et de l'organisation de la mobilité, dans un souci de développement durable. Dans son article 3, le décret évoque le développement d'un réseau de transport public **structurant** (GouvernementWallon, 2004). Les plans de mobilités doivent donc se concevoir comme intégrant de grands aménagements pour des transports en commun structurants.

Il semble donc que la mobilité soit un enjeu partagé par tous les niveaux de pouvoirs. En effet, les impulsions sont initiées autant par le niveau européen que régional. Dans ce contexte, il est nécessaire de comprendre quels sont les acteurs impliqués et leurs motivations. Les différents niveaux de pouvoir interviennent chacun pour des raisons différentes. Ainsi, par exemple, le niveau fédéral pilote la Société Nationale des Chemin de fer Belges (SNCB), tandis que le niveau communal gère certaines voiries et adopte le Plan Communal de Mobilité.

L'éparpillement des compétences rend complexe la gestion de la mobilité d'autant plus qu'à l'empilement des niveaux de pouvoirs, il faut ajouter l'échelle des problèmes à prendre en compte qui ne correspond que rarement aux limites institutionnelles des territoires, ainsi que la complexité d'un phénomène qui surpasse la seule question des déplacements (Damay & Ludivine, 2014).

### 3. CHRONOLOGIE DES INSTRUMENTS

Différents instruments ont conditionné des éléments importants du projet de tram à Liège, tels que des plans, des études concernant tantôt des aspects de l'urbanisme qui affectent la mobilité, tantôt des aspects de la mobilité qui auront des impact sur le territoire. Dans cette chronologie, j'ai repris les éléments qui se sont trouvés en contact direct avec le projet analysé.

#### PLAN COMMUNAL DE MOBILITÉ (PCM) - 2004 :

« Les huit plus grandes villes wallonnes ont toutes fait l'objet d'un Plan Communal de Mobilité (PCM) étudié entre 1998 et 2004. Cette approche était nouvelle, et un premier bilan montre des résultats contrastés liés à une prise de conscience variable des enjeux et de la nécessité de coordonner les actions. La volonté politique spécifique à chaque ville, l'échelle géographique variable (certains PCM ne se préoccupant par exemple que du centre-ville et non de tout le territoire communal) de même que la possibilité ou non de réaliser certains investissements communaux ou régionaux jouent également un grand rôle. De façon générale, le PCM a rempli son rôle de document stratégique de référence guidant les interventions des différents acteurs dans une optique concertée » (SPW, 2018).

En 2004, la Ville de Liège entamait l'adoption d'un PCM, document synthétique non technique, présenté et débattu lors de plusieurs dizaines de réunions de consultation de tous les quartiers. Ensuite, des études et enquêtes complémentaires ont été menées, afin de compléter le PCM : un Plan Piéton, un Plan de transport des marchandises, des enquêtes sur la chalandise des commerces du centre et les flux scolaires, etc...

Le contenu du Plan Communal de Mobilité s'articule autour de quatre axes. Premièrement, un diagnostic précis des causes et des effets, sur base des relevés menés par Transitec- Agora et des enquêtes récentes. Deuxièmement, une définition d'objectifs qualitatifs et quantitatifs, visés par la Ville, sur base du diagnostic. Troisièmement, des propositions d'actions dans le cadre de la mise en place d'un plan communal de mobilité. Quatrièmement et dernièrement, une programmation des travaux, des aménagements et des services nécessaires pour rencontrer les objectifs fixés précédemment, sur base d'un concept multimodal de déplacements (VilleDeLiège, 2004).

« L'outil que constitue le Plan Communal de Mobilité (PCM) repose également sur le Plan de Déplacement et de Stationnement (PDS) qui est le fruit d'un travail collectif entre les différents intervenants de la mobilité et d'un travail large et minutieux mené par les bureaux d'étude Transitec et Agora. A l'image des récents aménagements urbains, le PCM a voulu maintenir un savant équilibre entre les besoins et les attentes de chaque mode de transport en ne privilégiant plus une accessibilité tournée spécifiquement vers la voiture particulière mais bien en développant des concepts multimodaux moins consommateurs d'espaces publics et plus respectueux de notre environnement. » (VilleDeLiège, 2004).

« Le bilan du PCM de 2004 montre qu'environ 70% des actions qu'il proposait ont été réalisées. Certains points sont à adapter ou à intensifier. Quelques années après leur réalisation, certains aménagements, même en tenant compte du temps nécessaire à changer les habitudes, n'ont pas atteint pleinement les objectifs fixés. Les plans de circulation de quartier sont difficiles à concrétiser (phénomène Nimby). Si les freins et les contraintes au développement du réseau cyclable s'amenuisent, ils ralentissent néanmoins sa mise en œuvre complète. Le réseau global de transport en

commun ne correspond plus aux besoins de l'agglomération de Liège. Cette dimension spécifique doit être traitée à une échelle plus large que celle de la Ville. Le PCM est en cours d'actualisation, en se concentrant sur un nombre d'actions ciblées, et en focalisant par ailleurs son attention sur certaines zones géographiques où des enjeux spécifiques sont apparus jour depuis le premier PCM, notamment la rive droite de la Meuse » (SPW, 2018).

Dans le PCM on peut voir des objectif de mobilité clairement affichés :

« Les objectifs généraux de mobilité de la Ville sur son territoire et son bassin d'emplois sont de garantir:

- La qualité de vie : pour enrayer le phénomène de désurbanisation et redonner un cadre de vie de qualité, il faut garantir un bien-être notamment en modérant les flux de circulation transitant sur certains axes pour protéger les poches de quartier. Il faut pouvoir ramener la plupart des rues à un état d'espace public convivial pour tous;
- L'attractivité : en renforçant son rôle de pôle à la fois commercial, économique et culturel via une revitalisation de ces multiples centres urbains et une bonne intégration des futurs projets urbains dans leur contexte environnant (ex : Cité de l'audiovisuel au Longdoz, Gare des Guillemins et ses abords, Ilot des Grands Magasins...);
- L'accessibilité : en promouvant une bonne accessibilité multimodale et sécurisante pour tous les types d'usagers.

A l'échelle du centre-ville, le maître mot doit être la complémentarité Il faut pouvoir offrir d'indispensables alternatives à la voiture et favoriser ce transfert modal. Chaque autre mode doit pouvoir se retrouver et être favorisé sur la voie publique. En général, la priorité sera donnée aux alternatives à la voiture particulière comme les transports en commun, les deux-roues et la marche à pied. Dans les secteurs commerçants, on favorisera les cheminements piétons, les deux-roues et les transports en commun tout en augmentant la capacité de parcage à l'attention des clients et résidents. Sur les pénétrantes, la priorité sera donnée aux transports en commun étant donné leur rôle essentiel dans l'apport de visiteurs. Quant à la voiture, si elle reste incontournable pour certaines fonctions dont l'habitat, ses impacts sur le centre-ville, tant en circulation qu'à l'arrêt, devront être réduits. Il faut pouvoir optimiser la gestion du stationnement au centre-ville de façon à satisfaire les demandes de stationnement qu'on souhaite privilégier et ainsi garantir l'accessibilité du centre-ville.

Pour la zone urbaine dense, il faut pouvoir développer une offre complémentaire aux voitures particulières en agissant par quartiers, par poches et par axes. Par exemple, profiter de l'ouverture de l'E25-E40 pour y canaliser le trafic de transit, pour favoriser les transports en commun et pour récupérer et embellir les espaces publics. Il faut pouvoir maîtriser le trafic et son évolution pour répondre à la mobilité actuelle et future en développant d'autres alternatives plus respectueuses de notre environnement et donc de notre qualité de vie.

A l'échelle de l'agglomération, ces objectifs visent une meilleure intégration et une harmonisation du système autoroutier dans l'agglomération pour qu'il joue davantage le rôle de voiries structurantes de transit et d'échange. De même, ces objectifs nécessitent la limitation du trafic de poids lourds et le transit des voitures sur les quais urbains.

Sur l'ensemble du territoire communal et de son agglomération, la recherche d'une politique de mobilité plus efficace passe inmanquablement par une politique d'aménagement du territoire et d'utilisation du sol qui intègre absolument les objectifs de densification du bâti, de mixité des fonctions

et d'adéquation de la localisation des activités avec leur profil de mobilité et de besoin d'accessibilité. A côté de cette approche d'une politique de mobilité durable qui vise tant les infrastructures que l'offre en mobilité, la Ville doit parallèlement s'attacher aux comportements et à la demande de mobilité ainsi qu'à l'apprentissage à d'autres modes plus respectueux de notre qualité de vie » (VilleDeLiège, 2004).

Ce document laisse entrevoir que la mobilité et l'intermodalité, afin de réduire les nuisances sonores et limitent l'utilisation de la voiture individuelle, était déjà en projet au sein de la ville de Liège. Le tram n'y est, cependant, pas encore évoqué comme moyen d'atteindre ces objectifs, car il n'était pas encore question d'un tram, en 2004. Cependant, ce document concerté et validé fait office de prémisse à un projet tel que le tram de Liège.

### ETUDE SWRT : 2003-2007.

---

Une étude de la mobilité liégeoise a démarré en 2003-2004 et s'est achevée en 2007. Le Gouvernement wallon avait mandaté la SRWT, afin de réaliser une étude comparative des modes de transports en commun structurants. Cette étude a apporté des éléments objectifs en faveur du tram. En effet, cette étude mettait en comparaison les villes de Liège et Mons et aboutissait à la conclusion que ces deux villes nécessitaient encore un moyen de transport structurant, en l'occurrence un tram. Celui-ci se présentait comme la meilleure réponse aux défis de mobilité à Liège : croissance constante des voyageurs, contraintes environnementales, développements urbanistiques, besoins d'alternatives crédibles à la voiture, etc.

Je n'ai pas eu l'opportunité de me procurer cette étude mais des extraits sont accessibles dans le dossier thématique, réalisé par l'ICEDD pour la Région wallonne, concernant les systèmes de transports collectifs structurants. Selon l'étude, la première étape de la réflexion concerne l'estimation des flux de voyageurs : « Selon l'itinéraire envisagé du mode structurant, les habitants des communes limitrophes seront plus ou moins intéressés par cette solution de mobilité. En fonction de la densité d'habitat des zones proches de l'axe, en fonction des éventuelles barrières géographiques qui le séparent de ces zones (rivière, voiries, lignes de chemin de fer, etc.) et en fonction de l'attractivité des lieux desservis par l'axe (pôle d'emploi régional, choix important de commerces, etc.), la proportion des « mobiles en transports en commun urbains » qui sera effectivement la clientèle potentielle du mode structurant variera.

Il faut alors estimer le nombre de voyages quotidiens que ces clients potentiels effectueront avec le mode structurant en question. L'enquête régionale sur la mobilité de ménages évalue le nombre de déplacements quotidiens par Wallon mobile à 3.5. Tous les déplacements quotidiens ne sont pas nécessairement effectués avec le même moyen de transport. Il a été décidé d'estimer à 2.5 le nombre de voyages par client potentiel sur le mode structurant. Il reste alors à répartir ces voyageurs sur les tranches horaires de la journée selon la répartition actuelle des voyageurs observée dans les transports en commun de la zone.

À cette estimation, doivent encore être ajoutés les flux entrants et sortants par la gare de chemin de fer : navetteurs, étudiants, visiteurs. Les chiffres obtenus sur ces principes peuvent être comparés aux titres de transport vendus, ramenés à la clientèle de la ligne. La mise en place d'un mode structurant prend du temps et est valable pour une longue durée. Il est donc essentiel d'envisager l'évolution de la demande de transport. L'estimation des besoins à dix ans

par exemple tiendra compte de l'évolution démographique de la population et envisagera divers scénarios: par exemple un contexte économique défavorable à la voiture particulière, une politique d'aménagement du territoire favorable à un accroissement de la densité, à une localisation judicieuse des générateurs de trafic, à la création de parc relais... » (ICEDDasbl, 2008).

Une fois ce flux établi pour chaque ville, la comparaison se fait sur les cout des moyens de transport de différents type d'autobus, des trolley bus, tramway sur pneu et tramway, train-tram et métro. Ces comparatifs sont établis en fonction du site (site propre en fonction du moyen choisi ou pas de site propre). La comparaison s'attarde, ensuite, sur les cout d'exploitation entre la ville de Liège et la ville de Mons. Enfin, le croisement de ces trois critères : débit – faisabilité – coût, doit permettre d'orienter le choix du système à mettre en place.

« La méthode qui suit a été utilisée par la SRWT dans le cadre de l'étude sur la création d'un transport collectif structurant à Liège et à Mons, afin de réaliser une simulation théorique d'une ligne type, d'une longueur déterminée, comportant un certain nombre d'arrêts, de carrefours à feux et de giratoires à traverser. Les résultats sont particulièrement intéressants. Ils montrent l'impact de tous les paramètres précités et permettent in fine de déterminer quel système permet le mieux de transporter la clientèle attendue avec un niveau de service élevé et le coût le plus faible » (ICEDDasbl, 2008).

### PUM : PLAN URBAIN DE MOBILITÉ 2008/2018

---

En 2008, à la demande et en partenariat avec les acteurs locaux, le SPW a débuté l'élaboration du Plan Urbain de Mobilité (PUM) de l'Arrondissement de Liège, tel que cela était prévu dans le Décret du 1<sup>er</sup> avril 2004. Celui-ci définit le PUM comme « 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 (Art. 3, §1) », elle-même définie par le Décret. Le projet de PUM liégeois de 2008, le seul à avoir vu le jour, jusqu'aujourd'hui en Wallonie présente deux spécificités majeures :

- La première est de s'appuyer sur une analyse des dynamiques qui sous-tendent le territoire et, au départ de l'identification de potentiels de développement, appelés zones d'enjeux, de proposer une vision cohérente de la métropole, qui valorise spécificités et complémentarités des lieux ;
- La seconde est de proposer le déploiement d'un réseau de transports structurant qui s'inscrit dans un concept multimodal global et cohérent. Le projet de PUM 2008 a permis, en concertation avec les acteurs locaux, l'émergence d'une vision partagée, ambitieuse et durable de l'agglomération liégeoise. Dès lors, même s'il n'a pas été formellement adopté, il apparaît avoir répondu clairement à la vocation stratégique définie par le Décret » (Pluris et al., 2018).

Le Plan Urbain de Mobilité affiche une histoire un peu particulière. Deux versions ont été réalisées, respectivement en 2008 et 2018. Cependant, la version de 2008 n'a jamais été approuvée. Néanmoins, la version de 2018 apparaît fortement semblable à celle de 2008 et a, elle, été approuvée par les bourgmestres des 24 communes de l'Arrondissement de Liège. Elle a également été soumise à une enquête publique, comme le prévoit la législation.

« Aujourd'hui, nous constatons que nombre des « tendances au fil de l'eau », annoncées en 2008, se confirment. Elles augmentent les pressions et disparités sur le territoire au détriment de la qualité de vie, de la préservation des espaces naturels mais aussi de l'attractivité économique. Et c'est bien à travers le domaine de la mobilité que s'expriment d'abord ces tensions. Toutefois, de nouvelles perspectives apparaissent, susceptibles de modifier en profondeur les déplacements au sein de l'agglomération liégeoise, à commencer par le développement du tram accompagné du redéploiement concomitant du réseau de bus et de la réouverture de la ligne ferroviaire 125a au trafic passager ou le déploiement de la démarche AnGeLiC, en cours, mais rappelons également le développement du réseau cyclable ou la gestion intégrée des flux autoroutiers » (Pluris et al., 2018).

Il est intéressant de noter que les documents qui ont servi à émettre les constats repris dans le PUM ne sont pas accessibles au public. En outre, le PUM n'est pas un outil contraignant. J'ai également assisté à la séance d'explication du PUM de la ville de Liège qui se base sur un rapport d'incidences environnementales (RIE). Dans celui-ci, une augmentation de 25% de la congestion, tant en longueur de file qu'en temps d'attente, est annoncée d'ici 10 ans. Le réseau actuel ne semble donc pas tenable : les modes de déplacements doivent être revus et la bonne mixité fonctionnelle doit parvenir à diminuer les parts de la voiture en ville. L'objectif vise une diminution de 30% de la part modale de la voiture, dans le cœur de l'agglomération. Bien que le présent travail soit dédié au tram de Liège, l'aménagement du territoire est en lien étroit avec ces déplacements. Les biens et services, dans la ville, se situent tous dans le centre, entraînant une mauvaise mixité fonctionnelle à l'échelle des 24 communes.

« Menée de 2008 à 2010, l'étude du Plan Urbain de Mobilité (PUM) qui couvre les 24 communes de l'arrondissement a induit une vraie dynamique de concertation et de collaboration au sein de la Conférence des Bourgmestres. Le PUM a fait émerger deux constats.

Premièrement, poursuivre une urbanisation au fil de l'eau, sans gestion volontariste, accentuerait la périurbanisation déjà très marquée. À terme, un tel scénario, générant 200 000 déplacements par jour dont 60% en voiture, serait intenable.

Deuxièmement, même avec une urbanisation maîtrisée (renforcement des densités, développement privilégié de zones d'enjeu,...), l'agglomération a besoin de nouveaux outils de mobilité reposant sur un renforcement du réseau routier autour de Liège (optimisation du barreau Nord, liaison est) et le développement d'un réseau de transport urbain structurant. À la demande des élus de l'agglomération, et avec l'appui du Ministre de la Mobilité, l'actualisation du PUM de Liège a débuté en 2017 et doit aboutir en 2018. C'est l'occasion de faire le point après des décisions majeures (au premier rang desquelles le dossier du tram) et de capitaliser sur des études importantes entreprises depuis 2010 (insertion du tram, réseau ferroviaire d'agglomération, réforme du réseau TEC et modernisation des axes structurants de bus, stratégie cyclable,...) » (SPW, 2018).

L'outil PUM apparaît, en quelque sorte, comme une opportunité manquée. De par sa qualité d'outil non contraignant, il ne permet pas, en effet, de réels changements. De plus, sa conception n'a pas été marquée par une grande concertation mais il reprend, plutôt, les conseils formulés par les bureaux d'étude. A l'heure où la mobilité se transforme de plus en plus, comment peut-on justifier que ce document n'ait pas été modifié, en l'espace d'une décennie ? Comment un plan urbain, censé concerner 24 communes différentes, peut-il être élaboré sans concertation et réflexions conjointes ? La participation du public a, en effet, été rendue encore plus compliquée par la confidentialité des

documents et données sur lesquels se fonde le PUM. Une vraie discussion, autour de l'outil à créer, était donc rendue impossible. Ainsi, c'est bien une opportunité d'anticiper la venue du tram, de manière concertée entre les 24 communes, qui a été manquée.

## LE SDALG : SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DE L'ARRONDISSEMENT DE LIÈGE ( 2017)

---

Sur le plan juridique, le schéma de développement du territoire a valeur indicative (Wallonie territoire SPW, 2018).

« Dans la suite du PUM, et après avoir réalisé un schéma de développement commercial de l'arrondissement, les bourgmestres de l'arrondissement de Liège, réunis au sein de l'association Liège Métropole, ont confirmé la volonté de disposer d'une vision cohérente, transversale et ambitieuse de l'organisation spatiale de l'arrondissement, sous la forme d'un schéma de développement territorial » (Liège Métropole, 2017).

Dans ce outil, qui pourrait cadrer une politique commerciale, une « vision transversale et ambitieuse » du futur de Liège, il est fait mention une seule fois du tram. La seule fois où le SdaLg mentionne le tram c'est sur une carte où le tronçon de la ligne 1 est repris mais sans y ajouter d'information complémentaire. Le tracé du tram est repris mais ni expliqué, ni mentionné dans les commentaires de cette carte.

Ceci est quelque peu étonnant considérant que cet outil qui voudrait cadrer une politique commerciale, le tout dans une « vision transversale et ambitieuse » du futur de Liège. Sauf que ne pas prendre en compte ( ou une seule fois) le moyen de transport structurant qui va entraîner une nouvelle dynamique de la ville et de nouvelles opportunités à tout point de vue ( selon les promoteurs du projet) est très étonnant. Dans cette partie aurait pu intervenir la politique commerciale, culturelle, immobilière, sociale, ... autour de l'axe. Car le tram va bel et bien arriver et faire changer les dynamiques, il serait intéressant d'avoir une stratégie « transversale et ambitieuse » pour prévoir ces changements et les guider au mieux.

Donc, du point de vue du tram, ce schéma semble être dans la même veine que le PUM, ça aurait pu être une belle vision afin de mener de front des enjeux transversaux relatif au tram et à la ville. Mais c'est également une opportunité manquée.

## PPP : PARTENARIAT PUBLIC PRIVÉ

---

Le Partenariat Public-Privé (PPP) se définit comme « un concept de gestion permettant à l'État de confier à une société privée la conception, le financement, la construction, la gestion et la maintenance d'un équipement public pendant une longue durée limitée qui dépend, souvent, de la durée d'amortissement des infrastructures et des modalités de financement. Le Partenariat Public-Privé reste un des outils dont les décideurs et les autorités publiques disposent pour encourager



l'accroissement des investissements en infrastructure tout en faisant face aux contraintes budgétaires » (Maatala, Benabdellah, & Lebailly, 2017).

« Par le passé, le financement, la construction, la propriété et l'exploitation des infrastructures relevaient exclusivement du secteur public. Actuellement, et vu que de nombreux gouvernements n'ont plus les moyens d'exercer ce rôle et d'assumer cette responsabilité, les PPP apparaissent désormais comme une solution de rechange qui peut offrir, parfois, des avantages par rapport aux modes de réalisation classiques. Les PPP restent des modes de gestion courants dans le monde, notamment dans les secteurs du transport, des services publics et des équipements collectifs » (Maatala et al., 2017).

Le PPP a été encouragé, en raison de la discipline budgétaire européenne. En effet, « le pacte de stabilité et de croissance, dont le principal mécanisme comportait une procédure de sanction pour déficit public excessif de plus de 3% du PIB. En ce qui concerne la dette, les pays qui dépassent le niveau de 60 %, même si leur déficit est inférieur à 3 % PIB, devront la réduire en moyenne (sur trois ans) d'un vingtième de l'écart entre leur taux d'endettement et le niveau de 60 %. Ainsi, pour un pays dont la dette serait de 90 % du PIB, cela reviendra à la réduire de 1,5 points par an en moyenne pendant 20 ans. A défaut de respecter cette obligation la Procédure de Déficit Excessif (PDE), qui aboutit à des sanctions financières pourra être mise en route. Les pays qui se trouvent déjà sous le coup d'une PDE disposent d'un délai de trois ans avant d'avoir à appliquer la programmation de réduction de la dette » (Broussolle, 2012).

« Il faut savoir que, la dette publique de la Belgique devrait descendre sous le cap symbolique des 100 % du produit intérieur brut (PIB) en 2019, a indiqué jeudi la Commission européenne en présentant ses prévisions d'automne. » (Belga, 2018).

La Belgique est donc tenue de respecter la discipline budgétaire européenne, si elle ne veut pas recevoir de sanctions. Pour cela, plusieurs possibilités s'offrent à elle. Avant toute chose, il faut rappeler que le secteur des transports a été régionalisé, il ne s'agit donc pas des comptes de la Belgique mais des comptes du Gouvernement wallon. Une des possibilité était donc de reporter l'entièreté des coûts des infrastructures du tram sur une seule année mais cela aurait mis la région en déficit et aurait posé de gros problèmes, cette année-là, car il n'était pas possible de faire des amortissements.

Une autre possibilité retenue est donc celle du partenariat public privé. « Les intérêts de ce mode de partenariat résident dans le financement hors budget pour le partenaire public, le taux de rentabilité élevé pour le partenaire privé, les délais de réalisation réduits des projets inscrits dans le cadre de ce mode de collaboration et dans la disponibilité et la qualité du service public fourni. Le PPP permet d'atteindre un optimum de chaque partie prenante du projet réalisé dans ce cadre: un optimum socio-économique pour le partenaire public, une rentabilité financière pour le partenaire privé et une redevance acceptable pour le consommateur du service fourni » (Maatala et al., 2017).

Bien que ce ne soit pas un outil d'aménagement du territoire, le PPP est un outil financier qu'il n'est pas pensable de ne pas expliciter dans cette chronologie. Le PPP est un contrat réalisé après un appel d'offre. Ce contrat s'articule autour d'un cahier des charges, d'un budget, ainsi que d'un délai. En cela, il est donc très inflexible. Cette inflexibilité est un inconvénient, dans le cas où des avenants devraient être faits au cahier des charges. Cependant, cette inflexibilité est également un avantage car cela garanti le respect des délai du chantier.



Voici quelques éléments du PPP du Tram'Arden :

« Le cadre juridique du projet est un Partenariat Public Privé (PPP) qui stipule que la construction du tram et sa maintenance – dont le coût s'élève à environ 430 millions d'euros – seront réalisées et financées par le Prestataire jusqu'à la fin du Contrat, le 21 janvier 2050. Afin de pouvoir mener à bien sa mission, le Prestataire, Tram'Arden, a mobilisé des ressources financières importantes auprès de ses actionnaires et de partenaires de premier plan comme la Banque européenne d'investissement (pour 50% des prêts long terme octroyés), Belfius, AG Insurance, BBVA, Talanx et Natixis. Le financement octroyé par la BEI bénéficie d'une garantie au titre du Fonds européen pour les investissements stratégiques (FEIS) du Plan d'Investissement pour l'Europe (le "Plan Juncker").

En contrepartie, l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) versera une redevance trimestrielle au Prestataire à partir de la mise en service du tram. Les redevances payées au Prestataire couvriront non seulement la construction mais également le financement et la maintenance de l'infrastructure et du matériel roulant pendant toute la durée du contrat.

En comparaison aux marchés de travaux classiques, le Partenariat Public Privé (PPP) présente de nombreux avantages. Étant donné que la redevance trimestrielle ne sera versée par l'Opérateur de Transport de Wallonie qu'à partir de la mise en service du tram, le Prestataire est fortement encouragé à tenir les délais de travaux annoncés. De même, est-il incité à mettre à disposition une ligne de tram de grande qualité afin d'éviter de subir les pénalités liées à l'indisponibilité ou au dysfonctionnement du tram » (Gouvernement Wallon, n.d.).

Durant l'entièreté du contrat (31 ans), le rôle du partenaire est celui de la conception, du financement, de la construction et de la maintenance du tram. C'est le groupe OTW (ancien TEC) qui est en charge de la conduite des trams et du paiement annuel la redevance au PPPiste.

---

#### RIE : RAPPORT D'INCIDENCE ENVIRONNEMENTAL

---

Le RIE sera explicité et traité dans la suite de ce documents. Il est néanmoins important de rappeler qu'il s'agit d'outil central dans la mise en œuvre d'un projet de grande ampleur ayant potentiellement des impacts environnementaux. C'est notamment dans ce document que tous les aspects techniques interviennent. Le RIE présente également les commentaires relatifs à l'enquête publique qui sont instruits dans le rapport non technique.

---

#### ETUDES DES « 14 AXES » : 2017-...

---

Cette étude sur les 14 ou 15 axes de bus structurants qui créeront le réseau autour du tram sera un outil important dans les mesures d'accompagnement du tram. Il s'agit d'une étude fortement attendue, afin de réorganiser le réseau des bus, lorsque le tram sera réalisé. C'est d'ailleurs l'un des points abordés de façon récurrente par les acteurs.

Malheureusement, l'étude n'est pas encore terminée, ni accessible autrement que par ce qu'en disent d'autres instances. Ainsi, on peut lire dans le focus mobilité du SPW qu'il s'agit d' « une

étude stratégique dite des « 14 axes » visant à prioriser les axes structurants d'autobus TEC en complémentarité avec la première ligne du tram a identifié une série d'interventions à programmer (mesures de priorités, futurs P+R, amélioration de l'intermodalité,...). Notons l'attention portée à la réalisation d'axes à haut niveau de services pour desservir certains corridors (corridor nord-ouest – sud-est d'Ans à Chênée via le centre-ville – une partie de cet axe est à créer ; et deux lignes fortes à muter en BHNS vers l'est (Fléron) et vers le sud (domaine universitaire et hospitalier du Sart-Tilman). Dans la foulée, de premières programmations de travaux de priorité en faveur des autobus ont été actées. L'objectif est de pouvoir disposer à terme d'un réseau tram + bus globalement plus efficient, plus lisible et offrant une bien meilleure qualité de service aux Liégeois au sens large et à tous leurs visiteurs. Ces améliorations profiteront à 80% des lignes desservant l'agglomération » (SPW, 2018).

L'Urbagora mentionne qu'« À l'heure actuelle, on connaît relativement mal les besoins en mobilité des habitants de l'agglomération. Bien sûr, on peut facilement identifier les principaux flux de mobilité, en transport public ou en voiture. La mise en service de la carte « Mobib » a d'ailleurs amélioré les choses de ce côté, en produisant d'importantes quantités de données sur l'usage du service de transport proposé par le TEC. L'analyse de ces flux ne permet cependant pas d'interroger la pertinence du réseau dans son ensemble, et de disposer des données qui permettraient de modéliser de façon suffisamment précise d'autres architectures possibles du réseau. La SRWT fait donc ce qu'elle a toujours fait : déterminer l'attractivité d'une ligne en fonction de la demande qui y est observée. Et si le tracé de la ligne **correspond mal au besoin** de nombreux usagers potentiels ? C'est simple : cette demande est réputée ne pas exister.

Avec l'étude sur les « 14 axes de bus structurants » qui est actuellement en cours, ce même travers est une nouvelle fois reproduit : **aucune réflexion sérieuse sur le réseau dans son ensemble n'a été menée préalablement au lancement des travaux d'étude**. Ceux-ci consistent dès lors essentiellement à élaborer des mesures (utiles, bien sûr) d'amélioration du service sur les lignes les plus fréquentées du réseau, ou du moins sur celles qui subsisteront après l'entrée en service de la première ligne du tram.

Cette démarche a notamment pour conséquence de sanctuariser l'organisation actuelle du réseau, très centralisée, alors que la nécessité d'un maillage du territoire par le transport public est aujourd'hui largement soulignée par la littérature scientifique » (urbAgora, 2017).

De grandes questions restent en suspens, concernant cet instrument, et ne pourront être résolues qu'à la publication des résultats de l'étude. Quoiqu'il en soit, il est d'ores et déjà certain qu'elle aura des impacts importants sur la manière de concevoir le réseau de transports à Liège.

#### 4. LE TRAM EN TANT QU'IDÉOLOGIE

Chaque objet est une représentation mentale qui est socialement construite. Dans le cas du tram, nous pouvons également nous poser la question de sa représentation. Quelle est donc la représentation que l'on possède du tramway de manière générale ?

Premièrement, on trouve des éléments de réponse dans le livre de monsieur Hamman (Hamman, Blanc, & Frank, 2011) qui porte sur la sociologie de la « ville durable ». Plus précisément, la négociation dans les projets urbains de tramway, qu'il aborde, apporte des éléments de réponses. Est-ce que cette acceptabilité du tram est spécifique à la ville de Liège et la façon dont les politiques ont imposé le projet ? Il semblerait que la réponse ne soit pas si spécifique à la ville de Liège, mais bien au tramway lui-même.

« L'in-négocié ne va pas de soi ; il est le produit d'un travail de mise en évidence sociale du projet et de sa légitimité. Si le tram est consacré comme un "grand projet", localement au-dessus des divergences d'intérêts des uns et des autres, c'est en combinant un triple répertoire de légitimation : la reproductibilité, l'innovation et la normalité » (Hamman et al., 2011). Ce livre consacré à la sociologie de la négociation dans les projets de tramway démontre que autant à Strasbourg qu'à Nice, Montpellier ou Nantes, le tram s'impose toujours comme un projet unique à portée nationale/internationale. Toutes ces villes se revendiquent comme détenant la première place parmi les réseaux de tram en France. (p.208).

« Non seulement le tram n'est pas négocié, mais « positionné politiquement et accepté sans négociation profonde entre citoyens et autorités, mais en plus il est signe de qualité. Il apporte quelque chose à la ville, les citoyens et élus revendiquent la qualité de leurs villes en fonction de cet apport venant du tram » (Hamman et al., 2011, chap 8 ; la consécration par les récompenses objectivantes).

Le tram de Liège profite déjà de cette vision positive qui est habituelle au tramway. Preuve à l'appui, le projet de tram a gagné en 2017 le grand prix de l'urbanisme 2017 de la Chambre des urbanistes de Belgique (Bureau Greisch, n.d.).

« Deuxièmement, la conséquence de ces représentations positives dans d'autres villes à créer un attrait concernant la réintroduction du tram. Il y a eu l'aspect « marketing urbain » qui semble important dans notre projet de Tram'Ardent » (Frankignoulle, 2013).

Le marketing urbain peut être expliqué comme ceci : « Sans qu'il soit possible à première vue de percevoir l'intérêt pour les villes de se promouvoir par le recours au discours publicitaire, deux observations justifient d'engager une recherche géographique sur ce que l'on désigne sous le nom de marketing urbain. D'une part dans quelques villes l'action promotionnelle apparaît durable, systématique, ce qui invite à ne pas la réduire à un phénomène de mode, sans signification. D'autre part la coïncidence de l'action promotionnelle et d'actions de transformation de la ville observée en de nombreuses villes, conduit à inscrire l'étude du marketing urbain dans l'étude du projet de ville. Dès lors chercher à définir le marketing urbain c'est chercher à élucider les relations entre le marketing et l'action de transformation de la ville, entre le marketing et le projet de ville. Le projet est intention et non seulement action. On sait aussi que l'action n'est jamais le résultat d'une pure rationalité.

Étudier le projet de ville et son marketing c'est donc tenter de cerner les représentations des acteurs qui produisent de l'espace, c'est tenter de préciser les relations entre l'espace mental et l'espace réel, afin de comprendre comment les acteurs en arrivent à produire cet espace. Une conviction fonde cette problématique de recherche : l'espace étant un construit social, l'espace mental et l'espace matériel sont intriqués. L'action sur l'espace est motivée (aussi) par les valeurs symboliques qu'on attribue à l'espace, et les enjeux sur l'espace sont (aussi) des enjeux de représentations » (Rosemberg-Lasorne & Muriel, 1997).

En conclusion, par divers processus entremêlés, les représentations de l'espace, de la mobilité et, plus précisément, du moyen de locomotion qu'est le tram, influencent les décisions politiques et techniques. La stratégie mise en place, afin de légitimer l'acceptation du tram, découle également de ces représentations.

## 5. PRÉSENTATION DU TRAM'ARDENT

Après avoir abordé le contexte, tant du point de vue de la ville que de la législation et de l'idéologie du tram, nous pouvons à présent nous pencher sur le projet en tant que tel qui a été remporté par le consortium Tram'Ardent.

Comme nous l'avons vu précédemment, le projet du tram a été modifié, à plusieurs reprises, notamment en raison des blocages financiers liés à Eurostat. Dans un premier temps, le tracé imaginé était plus long. La carte ci-dessous représente à la fois ce long tracé, allant de Herstal à Seraing. En bleu foncé, on découvre alors le tracé actuellement retenu, qui a été amputé d'une partie des ambitions initiales :

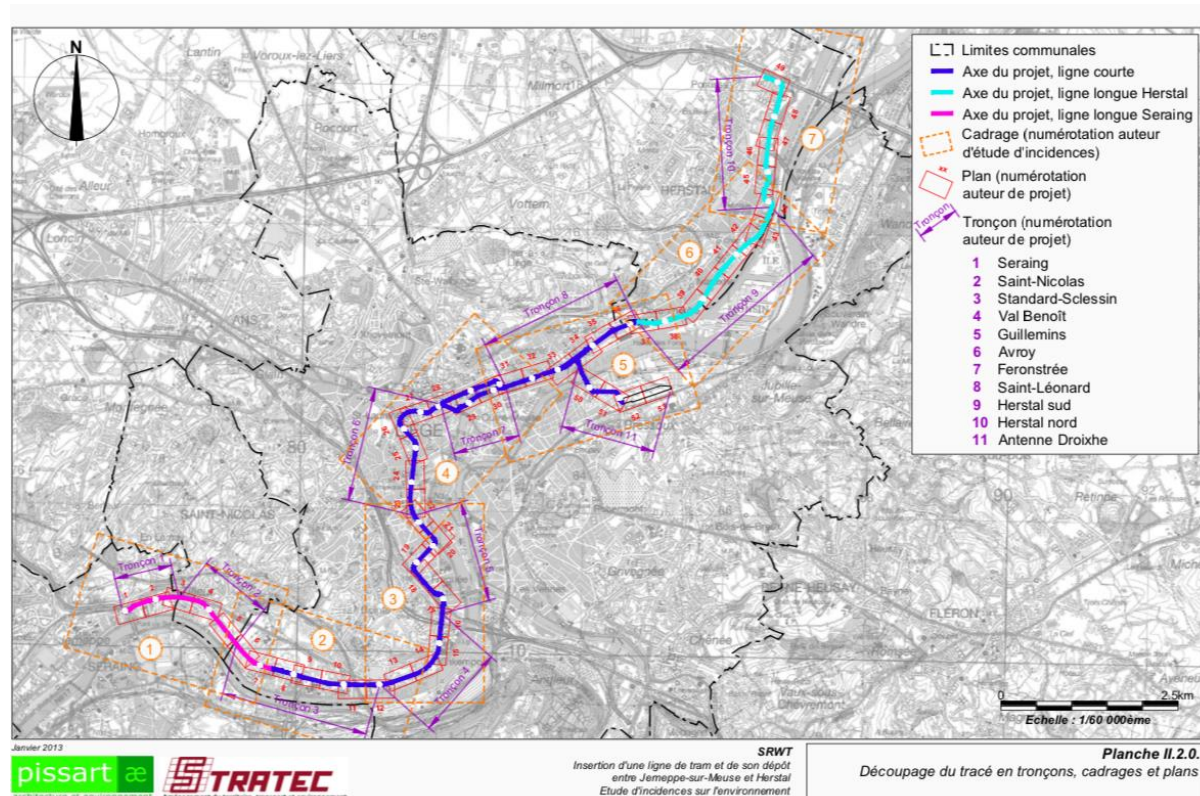


Figure 5: Découpage du tracé par tronçons, cadrages et plans. (Société Régionale Wallonne du Transport, 2013a)

« Le tracé qui sera réalisé est d'une longueur de 11,5 kilomètres, le parcours du tram de Liège qui relie Sclessin à Coronmeuse, peut être divisé en trois grands secteurs présentant chacun des caractéristiques propres. Le premier s'étend du stade du Standard au site du Val Benoît et se distingue par ses vastes zones monofonctionnelles, conséquence de l'industrialisation de la vallée au 19<sup>ème</sup> siècle. Le deuxième prend place au cœur de la cité ardente et se caractérise par son tissu urbain plus dense ainsi que son patrimoine culturel extrêmement riche. Grâce à ses édifices prestigieux hérités des Princes Évêques et aux nombreuses festivités publiques qui y sont organisées tout au long de l'année.

La troisième portion se développe sur la rive gauche de la Meuse jusqu'à l'entrée du canal Albert. On y retrouve une série d'immeubles de logement et le quartier nord, qui fait face au site de Coronmeuse où la Ville mène plusieurs projets ambitieux » (Keskistram, n.d.).

Ci-dessous, une seconde carte reprend les 21 stations dont 9 avec une station d'échange avec le bus et 3 avec le train (Letram.be, n.d.)

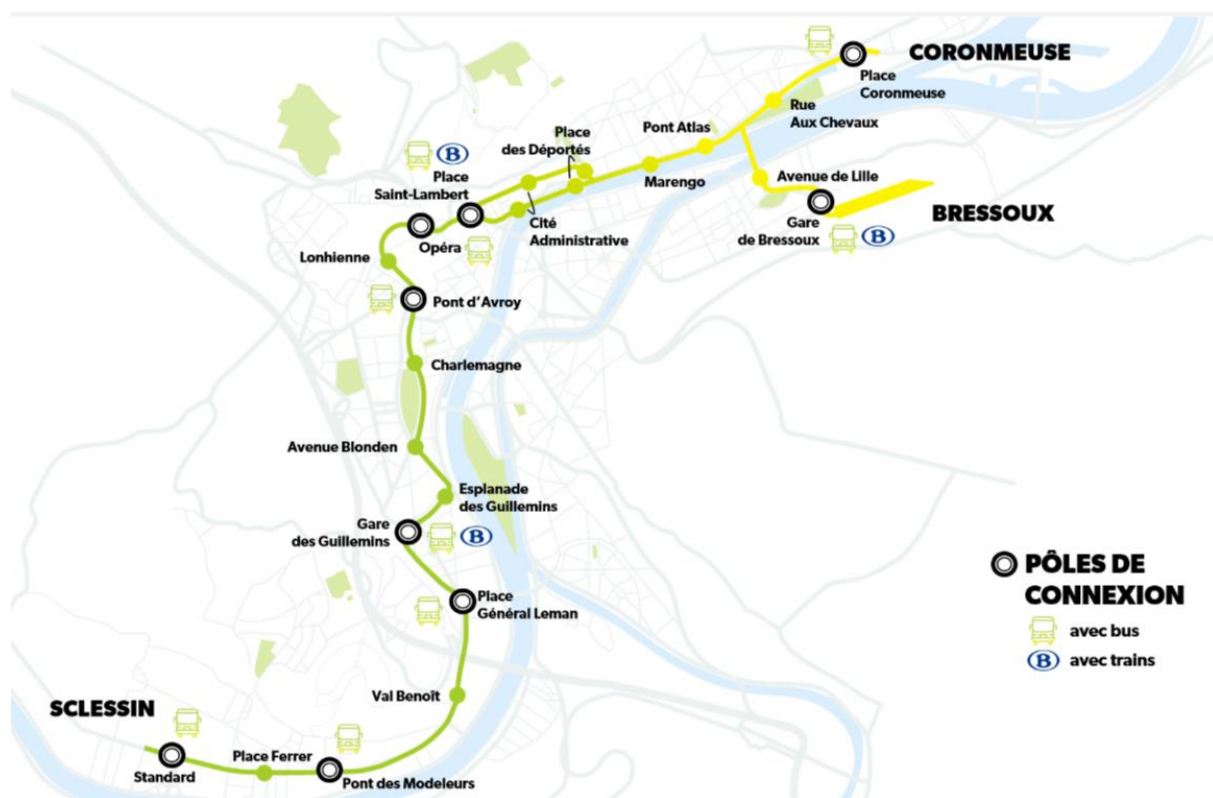


Figure 6: Carte du tracé du tram(Letram.be, n.d.)

« Dans sa vision d'agglomération, le PUM s'appuie sur une hiérarchisation du réseau de transport en commun. Un premier axe de tram (de Jemeppe à Herstal) y est prévu en fond de vallée de la Meuse – rive gauche, articulé avec des axes structurants de bus à haut niveau de service (BHNS). Suite au mouvement lancé par l'étude du PUM, les différents acteurs techniques et décideurs ont permis de faire émerger la décision de construire le premier tronçon de l'axe de tram, de Sclessin à Coronmeuse et Droixhe, qui devrait être mis en exploitation à la mi 2022. Outre son rôle premier d'outil essentiel de mobilité, la création de cette infrastructure sera également l'occasion de rénover en profondeur de nombreux espaces publics qu'il traverse. Il favorise également la réaffectation et le



développement de plusieurs espaces à fort potentiel pour l'activité économique et le logement, comme le complexe du Val-Benoît, le futur écoquartier de Coronmeuse, l'axe Guillemins – Médiacité, le redéploiement de Droixhe,... Enfin, il contribuera à la mise à disposition d'infrastructures cyclables le long de son tracé. L'arrivée du tram contribuera à une mutation forte de la mobilité en rive gauche et à une diminution significative de la pression motorisée sur ces quartiers. Combinée à la réforme du réseau de bus sur la base d'un réseau hiérarchisé plus lisible et dont la qualité de service sera optimisée, à la création de nœuds multimodaux (P+R, train/tram/bus/vélo) et à l'émergence progressive d'une offre ferroviaire d'agglomération qui irriguera mieux la grande périphérie, Liège et son agglomération sont à la veille de mutations profondes » (SPW, 2018).

## LES ENJEUX DU PROJET

---

### 5.1 POLLUTIONS/ ENVIRONNEMENT

---

Un des enjeux affichés est de diminuer la place de la voiture en ville, en raison des nombreuses nuisances : congestion, pollution, etc. Ces enjeux sont exprimés dans divers documents concernant la mobilité.

En effet, déjà en 2004 dans le PCM ( Plan Communale de Mobilité), on peut lire « D'une manière générale, les impacts des transports sur l'environnement sont de deux natures :

- les effets dus à la présence des infrastructures : consommation d'espace, des effets d'altération du paysage, du patrimoine naturel et du patrimoine bâti, et des effets de barrière obstacle aux déplacements de personnes, isolement de quartiers, coupure des déplacements... ;
- les effets dus à l'exploitation et l'utilisation des différents moyens de transport: la consommation d'énergie, la pollution atmosphérique (dégradation des bâtiments, santé,...) la pollution sonore, les vibrations, les accidents...

Parmi tous ces effets, **le transport routier est le mode de transport ayant le plus d'impact sur l'environnement urbain** de par la densité du réseau routier et la concentration des véhicules.

De nouveaux éléments appuient ce constat et amènent certainement à penser que son rôle global ( la voiture) dans l'environnement urbain ne cesse de croître, en raison :

- d'un parc de véhicules en croissance constante ;
- d'une augmentation des déplacements effectués en automobile ;
- d'une augmentation de la distance moyenne parcourue annuellement par les voitures autour de 15.000 km/an ;
- d'une explosion du parc de véhicules diesel (+ 84 % en 10 ans en Belgique ) responsable d'une grande partie des rejets en particules fines. A Liège, en 2002, on arrive à la même proportion d'immatriculation des véhicules essence et diesel ;
- d'un parc de véhicules en milieu urbain dont la moyenne d'âge est supérieure à la moyenne et donc qui pollue plus ;
- de surémissions liées aux départs à froid, aux petits trajets plus polluants, aux faibles vitesses et aux fréquentes accélérations et décélérations qui caractérisent les déplacements en milieu urbain ;

- d'une congestion plus marquée dans les villes occasionnant des pics de pollution » (VilleDeLiège, 2004).

En outre, d'un point de vue environnemental et de santé publique, « le trafic routier contribue à la pollution de l'air par l'émission de nombreux polluants :

- Le dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>) : non toxique pour l'homme, il participe par contre au réchauffement climatique
- Le monoxyde de carbone (CO) : inodore et incolore, il est toxique pour l'homme, il provient de la combustion incomplète de matières carbonées et est un bon indicateur de l'exposition à la circulation automobile.
- Les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) : le NO est rapidement transformé en NO<sub>2</sub> et participe aux réactions atmosphériques qui conduisent à la formation de l'ozone troposphérique, très nocif pour la santé humaine, aux pluies acides et aux phénomènes d'eutrophisation
- Les particules en suspension : elles sont nocives pour le système respiratoire et ce d'autant plus qu'elles sont de petite taille ou qu'elles contiennent d'autres substances métalliques ou organiques.
- Le dioxyde de soufre (SO<sub>2</sub>) : il est lié aux impuretés comprises dans les combustibles fossiles ; il est irritant pour les muqueuses et les yeux et participe aux pluies acides
- Les hydrocarbures imbrulés
- Le benzène.

Les émissions de polluants sont dépendantes du type et de l'âge du véhicule, mais surtout, elles varient en fonction de la vitesse de circulation. Elles sont minimales autour de 70-80 km/h et à peu près égales pour des vitesses de 30km/h (congestion automobile) et de 110km/h (circulation autoroutière) » (Société Régionale Wallonne du Transport, 2013b).

Pour quantifier ce danger, voici un extrait « d'une communication émanant de la commission européenne par rapport au programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous, dans laquelle on peut lire : « La congestion due au transport routier est à l'origine de gaspillages considérables estimés à 1 pour cent du produit intérieur brut de l'UE (100 milliards d'EUR) et qui vont croissant. Le transport routier est également une source importante de pollution atmosphérique, ce qui constitue une grave menace pour la santé publique. Les usagers des transports et surtout les habitants des villes européennes, lesquelles souvent ne respectent pas les normes de qualité de l'air fixées par l'UE, en subissent les conséquences. Les effets sont graves ; presque trois fois plus de personnes meurent prématurément dans l'UE en raison des émissions polluantes liées aux transports que d'un accident de la route, tandis que des millions d'autres sont atteintes, leur vie durant, de maladies respiratoires et cardiovasculaires.

En outre, les transports contribuent fortement aux émissions de gaz à effet de serre en Europe, se classant au deuxième rang juste derrière le secteur de l'énergie. À lui seul, le transport routier est responsable de près d'un cinquième de ces émissions dans l'UE. Le secteur de la mobilité revêt, dès lors, une importance particulière dans les efforts de l'UE pour maintenir la dynamique vers l'objectif d'une économie à faible intensité de carbone. La croissance des activités de transport doit aller de pair avec une baisse des émissions de gaz à effet de serre ; cela est essentiel pour atteindre les objectifs de l'UE en matière d'énergie et de climat à l'horizon 2030. En outre, la Commission se montre ambitieuse

pour que l'UE réduise d'au moins 60 pour cent, d'ici à 2050, ses émissions de gaz à effet de serre dues aux transports » (Commission Européenne, 2017).

Cependant, tandis que les législations tentent de réduire ces émissions de gaz à effet de serre, le parc automobile et le recours à la voiture restent en croissance constante. « A titre d'exemple, en Wallonie, le trafic routier a augmenté de 32 % entre 1990 et 2000. Cette augmentation s'est surtout portée sur le réseau autoroutier (+ 56%), puis sur le réseau de routes régionales et provinciales (+ 26%) et enfin sur le réseau communal (+ 18%). Pour contrer ces effets, d'importants efforts ont été réalisés ces dernières années pour en réduire son impact individuel à la fois en terme d'émissions (pots catalytiques, nouveau carburant, amélioration des moteurs...) et au niveau de l'infrastructure (revêtements, panneaux antibruit, réduction des vitesses...). Sans conteste, la pollution sonore due aux transports constitue une nuisance importante, tant localement que globalement. A ce titre, la circulation routière est la source dominante en terme de bruit moyen en milieu urbain » (VilleDeLiège, 2004).

« Le succès du tram demande qu'il bénéficie d'un site prioritaire sur la plus grande longueur possible. Ceci aura un impact sur les circulations automobiles, qui disposeront de moins d'espace pour le transit. Par contre, l'accessibilité aux quartiers pourra être améliorée. Plus de 2000 emplacements de stationnement seront également proposés dans des P+R desservis par le tram, de manière à inciter les visiteurs à accéder au centre en transport en commun. La même logique est suivie dans les études de modernisation du réseau de bus. En centre-ville, l'arrivée du seul tram permettra de diminuer jusque 30% le transit automobile » (SPW, 2018).

Limiter la place de la voiture en ville se justifie, dès lors, par les pollutions atmosphériques que celle-ci entraîne, ainsi que les pollutions sonores et les vibrations qui entraînent toutes des conséquences sanitaires. Tous ces objectifs semblent pouvoir être menés à bien par le tram. En effet, le tracé en site propre, avec un gabarit imposant de la rame, devrait priver la voiture de beaucoup d'espace dans la Cité ardente. Les dommages liés à la voiture seront donc réduits. Cependant, le tram étant un projet de grande ampleur, il est difficile de prévoir comment évolueront ces dynamiques, une fois le projet installé.

## 5.2 MESURES D'ACCOMPAGNEMENT ( AMÉNAGEMENT/ RÉSEAU )

Les objectifs de diminution des nuisances et d'amélioration du services pourront être remplis si la mobilité de la ville de Liège est entièrement repensée. Il faut que le tram s'intègre dans un réseau de parking relais, de bus, de pistes cyclables... Il doit y avoir une refonte de la mobilité liégeoise. **Le projet seul, sans intégrer tout le réseau qui est autour, est voué à l'échec** (séance consultative du PUM, SWRT).

Afin que le tram restructure la ville et diminue la place de la voiture, ainsi que les pollutions relatives consécutives, le tram doit s'accompagner de mesures qui génèreront un véritable réseau.

« A Liège, sur la rive gauche de la Meuse et les rives de la dérivation sont conçues pour fluidifié le trafic automobile. Tandis que la rive droite l'objectif est de rendre les quais attrayants aux piétons et cyclistes ce qui permet une meilleure adéquation entre le fleuve et le quartier et un Ravel a été



aménagé. Le projet de réaménagement des quais de Meuse entre le pont de Fragnée et le boulevard Piercot, permettra de requalifier et de marquer l'entrée de ville en rive gauche de la Meuse. Il s'agit d'améliorer la qualité générale de l'espace public, en transformant l'actuelle voie rapide en boulevard urbain. Le projet d'aménagement des quais en boulevard urbain permet de rétablir les liens entre la ville et le fleuve, en rive gauche et de donner une place aux déplacements doux utilitaires et de loisirs » (Société Régionale Wallonne du Transport, 2013a).

« Le projet de tram s'accompagne de fortes restrictions pour le trafic automobile et d'une restructuration du réseau bus, incluant une diminution de l'offre bus dans le centre-ville qui sera compensée par la nouvelle offre tram. « Le tram en tant que tel, propulsé à l'électricité, ne rejettera pas d'émissions polluantes. S'intégrant au réseau global de transports en commun, il est susceptible d'attirer une nouvelle clientèle qui auparavant utilisait un véhicule particulier. A l'inverse, les restrictions automobiles pourraient engendrer de nouvelles émissions, liées aux détours générés et à une augmentation possible de la congestion » (Société Régionale Wallonne du Transport, 2013b).

En somme, des mesures d'accompagnement, telles que des restrictions de circuler ou des plans de circulation, doivent être mises au point, afin de réellement diminuer les nuisances générées par la circulation automobile. Sans cela, le tram pourrait ne pas être aussi efficace que prévu. Si le tram génère plus de trajets en voiture, en raison des détours qu'il occasionne plutôt que de les remplacer, alors l'un des grands enjeux sera manqué.

« Le tracé du tram est connu. Il circulera presque exclusivement en Rive Gauche de la Meuse. Sur une bonne partie de son tracé en centre-ville, il est prévu que celui-ci emprunte les quais de la Goffe, de la Batte et Saint-Léonard. Ces derniers sont, pour l'instant, un axe à double sens de circulation automobile. Outre la modification du plan de circulation automobile de la ville, l'on peut donc s'attendre à une diminution significative de la capacité de passage du flux de transit sur la Rive Gauche du fleuve par endroits. Un corolaire hautement probable de ces aménagements en Rive Gauche est un report de facto de ce trafic de transit vers les abords de la Dérivation et donc sur les quais de l'île d'Outremeuse (rive droite). Ce qui nécessite une vision claire et ambitieuse pour les quais de la dérivation qui font défaut aujourd'hui » (urbAgora, 2012).

« Toutefois, cette hypothèse n'est peut-être pas assurément une fatalité. En effet, le projet du tram prévoit également l'implantation de son dépôt en aval d'Outre-Meuse, en rive droite du fleuve. A cet endroit, l'autoroute E25 qui vient de Maastricht s'engouffre dans la ville et y pénètre via le pont Biais, directement dans le cœur d'Outre-Meuse ou sur les quais qui bordent la dérivation. Le projet du tram dessiné par la SWRT prévoit à la porte d'entrée Nord de la ville, outre le dépôt et les ateliers d'entretien, une station terminus ainsi qu'un vaste parking relais de dissuasion. Dans ce schéma de fonctionnement, le trafic automobile pénétrant dans la ville serait fortement invité à s'arrêter dans ce parking relais pour prendre le tram et se laisser conduire dans la ville, transport plus adéquat à un déplacement moderne et urbain.

Cette hypothèse n'est pertinente toutefois que si la voiture perd de son intérêt et de son attrait inéluctable sur tous les quartiers de la ville. Dans le cas de figure où le passage par Outremeuse et ses quais reste une alternative alléchante et attractive, il y a fort à parier que le tram et l'île souffriront de ce dédoublement des choix. Plus que ce n'est déjà le cas, le risque est de voir Outremeuse devenir une entrée latérale de la ville ou une voie alternative pour accéder à la Rive Gauche ou encore un

gigantesque parking de voiture ventouses pour les usagers, travailleurs et autres touristes de passage dans le centre-ville » (urbAgora, 2012).

Les plans de circulation doivent donc concerner les zones aux abords directs du tram mais également tous les « itinéraires bis » qui risquent de pâtir du projet. Ces quartiers doivent être protégés et accompagnés par des mesures restrictives et dissuasives. Sans cela, certains quartiers et certaines personnes seront lésés.

### 5.3 LES ESPACES PUBLICS

---

Avant toute chose , qu'est-ce que l'espace ? « D'après les tenants de la Legal geography, l'interaction droit/espace donne du *sens*. La signification sociale et légale définit l'espace – sans quoi il s'agirait simplement d'un *endroit* (location). Réciproquement, appliquer une doctrine, un principe ou un régime juridique en tenant compte de la dynamique sociale, culturelle, politique, écologique propre à l'espace en cause – loin de l'abstraction qui peut être retenue dans une perspective positiviste, donne légitimité au droit. La mise en relief de la spatialité du droit, en permettant de sortir du positivisme, montre les influences importantes des institutions sociales et des pratiques. L'approche de Legal geography ne se limite donc pas à offrir une simple dimension géographique au droit ou une vue du droit dans son contexte géographique, elle ouvre une série de questions sur *comment* – par quelle pratique réelle, par rapport à quels projets sociaux ou politiques – l'espace social est produit, maintenu ou transformé (Blomley et *al.*, 2001) » (Belaidi, 2015).

L'espace représente bien plus qu'un endroit à aménager. Il assume des fonctions, notamment sociales, qui doivent être prises en compte. Cela revient comme une préoccupation dans certains entretiens. Par exemple, que va devenir la place des Guillemins, si elle est traversée par le tram ? Pourra-t-elle toujours assumer ses fonctions sociales (rassemblement social, festival, animations, etc.) ?

« Or l'interprétation et la mise en application du droit sur un espace sont influencés par les *discours*, et le droit est hautement dépendant de la signification de ses concepts et de son vocabulaire. En conséquence, leur interprétation a une très grande influence sur le modelage et la création du droit. En même temps, les conceptualisations sociales de la nature changent et le droit s'adapte ou pas à ces changements » (City, 2009).

« Cette attention à porter est d'autant plus importante qu'il est fréquent que, lorsque le droit prétend prendre en charge **des processus écologiques**, il n'aborde pas suffisamment leur complexité, ce qui provoque des conséquences souvent graves sur leur gestion. Ces interprétations sont faites par des acteurs eux-mêmes influencés par des discours sur les divers aspects de la vie sociale au sein des sociétés, qu'ils hiérarchisent en fonction des intérêts du moment. Se pencher sur la manière dont ces interprétations sont produites et conservées et à qui elles bénéficient apporte à la compréhension de la production des espaces » (Belaidi, 2015).

Les espaces publics constituent un atout du projet, en théorie tout du moins. Sur le site de Willy de Meyer, Bourgmestre de Liège, on peut lire que « le tram, c'est encore près de 50 hectares d'espaces publics de qualité aménagés le long de son tracé » et c'est également un élément repris dans de nombreux communiqués. Mais qu'est-ce qu'un espace public de qualité ? D'une part, il n'y a pas

beaucoup de précision sur les modalités de mise en œuvre de ces aménagements présentés comme étant « de qualité ». S'agit-il d'une qualité environnementale, pour le cadre de vie ? Qu'est-ce qu'un aménagement qui augmente la qualité de vie ? La qualité de vie de qui et de quelle façon ? Toutes ces questions sont posées mais semblent sans réponse. Peut-être que cette formulation « d'espace public de qualité » est une phrase « qui va bien dans un discours, un communiqué » mais qui ne communique pas sur la valeur que représente cette qualité et ce qu'elle implique. Quelle est la vision du territoire actuellement et dans le futur qui ferait que la qualité va être améliorée ? Parle-t-on de qualité de pierre et de béton ou de la qualité réelle, socialement, de cet espace ?

#### 5.4 TRANSPORT STRUCTURANT

---

Un des aspect fort que véhicule le tram est la volonté d'en faire un transport structurant pour la ville, « la dorsale des transports en commun de la principauté de Liège » (Letram.be, n.d.).

Avant toute chose, il est important de définir ce qu'est un moyen de transport structurant. « La notion de réseau structurant de transport en commun est utilisée pour décrire un, ou un ensemble de parcours offrant un niveau de service suffisant pour influencer l'organisation du territoire – en favorisant par exemple la densification des villes. Ce réseau joue également un rôle déterminant dans l'organisation de l'ensemble des transports collectifs d'une région. Un mode de transport n'est pas structurant en lui-même, cette caractéristique découle plutôt de la qualité de l'offre de service et de l'articulation étroite entre la planification de la mobilité et l'aménagement du territoire » (Collectivitésviables.org, n.d.).

Une fois cette définition globale énoncée, qu'en est-il du contexte wallon et plus encore Liégeois ? « Divers systèmes de transport collectif, plus ou moins innovants selon les cas, permettent la mise en place d'une desserte très efficiente dans des contextes précis. Ils dynamisent le transport en commun, le rendent plus attractif et favorisent un accroissement de sa clientèle, dans des conditions qui le rendent également plus concurrentiel avec la voiture individuelle. Ces systèmes ont la caractéristique d'être structurants, c'est-à-dire qu'ils constituent l'ossature d'un réseau et offrent, à ce titre, une desserte qui rencontre un ensemble d'exigences précises, au moins en termes de régularité, de fréquence et de rapidité. Ils proposent également un niveau de service élevé. Ils structurent aussi l'environnement dans lequel ils s'inscrivent : en termes d'attractivité et de développement des lieux d'activités, d'habitat, ... » (ICEDDasbl, 2008).

Un moyen de transport structurant n'est pas directement un tram ou un métro. Cela dépend du contexte dans lequel il s'implante. Il faut également faire un peu de prospective : « la mise en place d'un mode structurant prend du temps et est valable pour une longue durée. Il est donc essentiel d'envisager l'évolution de la demande de transport. L'estimation des besoins à dix ans par exemple tiendra compte de l'évolution démographique de la population et envisagera divers scénarios: par exemple un contexte économique défavorable à la voiture particulière, une politique d'aménagement du territoire favorable à un accroissement de la densité, à une localisation judicieuse des générateurs de trafic, à la création de parcs-relais... » (ICEDDasbl, 2008).

Suite à cette étude, en prenant en compte la prospective, les flux actuels ainsi que les coûts les moins importants, le tram a été choisi pour être le moyen de transport structurant de la ville de Liège.

Une critique de cette expression « moyen de transport structurant » est cependant possible. Cette vision positive porte sur un champ plus large que le tram en lui-même. On dit du tram que c'est un moyen de transport structurant qui va redéfinir la ville.

Le fait qu'un moyen de transport soit structurant donne un élément en plus que de mettre en place un aménagement de mobilité. C'est un argument repris politiquement, dans la presse. Cette structuration induit un lien de déterminisme entre les aménagements de mobilité et les conséquences sur l'ensemble de la ville. Ce concept de moyen de transport structurant est controversé, dans le livre de Jean-Marc Offner : « Les "effets structurants" du transport : mythe politique, mystification scientifique » (Offner, 1993). En effet, le fait d'implanter un certain type d'infrastructures (ici le tram) sur un certain territoire (la ville de Liège) ne créerait pas d'effets structurants qui sont des « conséquences mécaniques » (donc répétitives et prévisibles). Il y a eu de nombreuses études qui ont prouvé qu'il n'y a pas d'interdépendance entre un aménagement de mobilité et une croissance économique. C'est donc, d'un point de vue philosophique, un refus ou un relativisme du déterminisme technologique.

« Le faisceau de preuves semble bien suffisant pour accréditer l'idée que la notion d'effet structurant des transports s'avère sans fondement scientifique. Et pourtant... études et recherches continuent de l'employer sans scrupules » (Offner, 1993).

Le fait que le tram soit un moyen de transport structurant dépendra donc des effets qu'il va réellement générer sur le territoire et non pas ce que l'on espère de lui, au stade de projet. Ces effets sont très dépendants des aménagements de mobilité, afin d'avoir un réseau et non pas une simple ligne de tram. Un autre élément déterminant sera la façon dont les aménagements des espaces publics apporteront (ou non) quelque chose à la ville. La limitation de la place de l'automobile est également dépendante des aménagements de circulation et autres mesures. De ceci est dépendante la limitation de la congestion, des nuisances atmosphériques et sonore.

Les deux éléments fondamentaux pour que le tram soit une réussite sont donc les mesures d'accompagnement (réseau de transport en commun, limitation de la place de l'automobile) et l'aménagement des espaces publics. Sans ces deux éléments, le tram sera un « simple » moyen de transport et non pas un moyen de transport structurant qui modifiera la ville.

## C. PROBLÉMATISATION

Pourquoi, comment, par qui et dans quel but la décision de faire un tram à Liège a-t-elle été prise ?

Un regard peut être jeté, sur le projet du tram de Liège, selon la théorie de Kingdon. Celle-ci est relativement simple et permet de mieux apprécier le processus politique de prise de décision. Cette théorie vise à comprendre pourquoi certains sujets deviennent des priorités politiques et d'autres non (Arsenault & Thibault, n.d.). Il faut que le problème soit perceptible, qu'il existe des solutions et qu'il y ait une volonté politique de résoudre ce problème. En cela, la solution et le problème sont co-construits. La perception du problème se fait en 5 étapes :

1. Il faut que le problème soit **perceptible**. Ici les problèmes de congestion sont très visibles et le manque de niveau de service des transports en commun est présent. Il faut qu'il y ait un consensus scientifique sur le problème. C'est évident, la voiture pollue et les transports en commun polluent moins. On ne remet pas en cause que l'utilisation de la voiture pollue. Dans une résolution du parlement européen, on peut lire « considérant que les transports constituent la principale source de pollution de l'air en zone urbaine et sont responsables de plus de 25 % des émissions de gaz à effet de serre dans l'Union, dont plus de 70 % sont imputables aux transports routiers, part, qui est en constante augmentation ; ... » (Parlement Européen, 2018)
2. Cela doit être une crise locale, on remet la structure existante en cause, la structure ici est la façon dont le transport s'opère dans la ville de Liège. La crise est liée à la congestion provenant majoritairement des quais et du boulevard Avroy/Sauvenière (information provenant de la séance d'information du PUM de Liège le . Toute la structure est vouée à changer grâce à ce projet de transport en commun structurant. Cette crise doit être imputable au problème : le problème de congestion et de qualité d'air est dû à la voiture (Commission Européenne, 2017). C'est pour cette raison que le tram est une solution, car il remplace la voiture. Le tram n'est pas juste présent pour régler les problèmes de transport en commun, car dans 90 % de son tracé il est « en site propre », c'est-à-dire ne partageant pas l'espace avec les voitures (Keskistam.eu, 2018). Selon monsieur Jean Englebert, l'on veut progressivement diminuer l'usage de la voiture et favoriser celui des transports en commun. « Il faut en effet donner à ces derniers des avantages indiscutables et le « site propre » est déterminant » (Englebert, 2010).
3. Il faut qu'il y ait un impact sur la santé humaine. Ici c'est flagrant, dans le programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous de la Commission européenne, il est mentionné cette phrase-choc « presque trois fois plus de personnes meurent prématurément dans l'UE en raison des émissions polluantes liées aux transports que dans un accident de la route » (Commission Européenne, 2017).
4. Considérant que la qualité de l'air impacte tous les habitants de la ville et ainsi que les usagers de celle-ci, les enfants, les personnes âgées ainsi que les personnes asthmatiques sont atteintes. Ce sont des **groupes faibles** de la population qui doivent être protégés. Tandis que les résolutions futures sont reprises notamment dans le point : « 45 invite la Commission et les États membres à promouvoir des plans de mobilité urbaine et rurale durable qui soient justifiés par l'intérêt public et qui intègrent tous les nouveaux modes de transport en vue de soutenir le déploiement d'un système de transport de passagers multimodal, d'améliorer la mobilité et la qualité des services fournis aux citoyens, y compris

les personnes âgées et les personnes handicapées, en leur proposant des solutions alternatives, et d'internaliser ou de réduire les coûts environnementaux et sanitaires externes pour les villes tout en encourageant le tourisme » (Parlement Européen, 2018).

5. De plus pour la question de la qualité de l'air il y a **un indicateur** qui passe et repasse dans les médias : 30/30/30. Si on regarde la construction de ces chiffres, on peut voir que « le cadre pour le climat et l'énergie à l'horizon 2030 fixe trois grands objectifs pour 2030 :
- réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 40 % (par rapport aux niveaux de 1990) ;
  - porter la part des énergies renouvelables à au moins 27 % ;
  - améliorer l'efficacité énergétique d'au moins 27 %. » (Commission Européenne, n.d.)

Les chiffres 30/30/30 ont été largement médiatisés et simplifiés par rapport aux chiffres exposés ci-dessus. On ne connaît pas la problématisation de ces chiffres, leurs constructions, mais ils sont acceptés et connus du public. C'est donc bel et bien un instrument communicationnel et informatif d'action publique traduisant les objectifs européens.

L'objectif recherché — de cet instrument — est double : d'une part, assurer l'information du public sur des situations de risque ; d'autre part, exercer une pression normative sur l'émetteur en l'incitant à mieux cadrer ses pratiques (Lascoumes, 2007). Les chiffres 30/30/30 proviennent des Accords de Paris et sont repris dans les Objectifs de mobilité douce. Ils traduisent donc un enjeu européen.

Le problème étant cerné, les solutions s'envisagent comme suit :

1. **Le cout de l'action et de l'inaction** est présent : on sait combien coute le tram et surtout il est financé via un plan PPP. Le cout n'est pas uniquement imputable à l'Etat. Continuer à laisser la mobilité se détériorer, ça par contre on ne sait pas. À titre d'exemple, dans le programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous de la Commission européenne, on dit que « la congestion due au transport routier est à l'origine de gaspillages considérables estimés à 1 pour cent du produit intérieur brut de l'UE (soit 100 milliards d'euros) et qui vont croissant. » (Commission Européenne, 2017) Le cout de l'inaction est donc considérable.
2. Donc **l'avantage de l'action** est bien connu : réduction de la congestion, amélioration de la qualité de l'air, le cout de l'action est inférieur au cout de l'inaction..
3. La solution du tram est une solution **abordable** dans ce sens. (4) Le problème de la pollution de l'air est suffisamment connu et identifié. Tout en chacun sait que le secteur du transport est très polluant, c'est un fait de sens commun.

D'un point de vue de la volonté politique, la théorie de Kingdon est un peu moins éloquente par rapport au cas du tram pour ce point. Dans la volonté politique, le fait d'être héritier d'une situation est présent : on a déjà connu le tram à Liège, jusqu'en 1958 (GRELiège, 2012) et il était bien intégré. Ils ont également eu un projet de TAU (transport automatisé urbain) qui a essayé d'être mis en place, mais qui n'a pas été réalisé à cause de problèmes politiques et de financement

(MuséeDesTransportsEnCommunDeWallonie, 2015). Même si l'ancien tram, le TAU et le Tram'ardent ne sont pas similaires, l'acceptabilité sociale du tram est bonne. L'ancien tram avait un tracé différent et était dans un système de cohabitation sur la voirie avec les voitures. Néanmoins, on sait que le tram est un élément qui ne choque pas les Liégeois. C'est une solution politiquement acceptée.

Pour ce qui est de la **dimension temporelle**, le projet du tram dans sa genèse était lié à l'Expo Liège 2017. Il y avait donc un lien avec un événement potentiellement fort pour la région. Il fallait donc agir vite pour que les travaux soient réalisés pour cette date butoir, dans l'éventualité que Liège soit retenue pour accueillir cette exposition.

Selon la théorie de Kingdon, le tram est donc un outil permettant de répondre au problème de la ville. La montée à l'agenda peut être expliquée par ces différentes étapes. L'outil qu'est le tram est alors une solution dans ce sens. Bien que cette problématisation soit orientée d'un point de vue uniquement pour les décideurs et ciblé sur les avantages, qu'y a-t-il derrière cela ? N'y a-t-il pas d'autres réalités qui n'ont pas été prises en compte lors de la montée à l'agenda et/ou lors de la prise de décision ? Quelles visions du monde a prépondérer, lors de cette décision ? Où est le côté social de cette décision ? est-ce que la dimension temporelle conditionnée par l'attribution de l'exposition 2017 a joué un rôle ? Que nous apprend cette problématisation ? Le problème a-t-il été entièrement créé au sein du pouvoir politique ?

Face à cette multitude de questions, la solution était de rencontrer les acteurs qui ont conçus ce projet, afin de comprendre les enjeux du tram, selon eux. Une question centrale apparaît alors :

### **Quelles visions du monde ont conduit au projet du tram de Liège ? Analyse des inégalités environnementales grâce à la technique d'enquête par le terrain.**

En accord avec madame Semal et monsieur Teller, dans un premier temps l'angle choisi est « le tram de Liège pour qui ? », en mettant en balance, d'une part, les automobilistes (les périurbains) et, d'autre part, les citadins.

Cette question brève a permis d'ouvrir le champ des possibles et de s'intéresser aux inégalités environnementales. Cette question de pour qui sont faits les aménagements de mobilité importants est une question de première ordre. Elle reflète, ni plus ni moins, que des choix politiques qui ont compté, lors de la décision, et ainsi l'utilité et la place qu'aura cette amélioration de la mobilité sur l'ensemble de la ville.

Au fil des recherches et des entretiens, la question s'est affinée par elle-même. Plus le sujet était travaillé, plus il semblait évident que les rapports au monde des décideurs jouaient un rôle capital dans ce projet. Les visions peuvent être perçues dans des arguments qui sont d'ordres différents, les personnes ou les flux. Ce point soulève donc les rapports au monde qui ont été déterminants dans cette conception.

Quelles sont les populations visées ? Peut-on le déduire du trajet ? Comment le territoire va-t-il changer ? Est-ce que le tram peut générer des changements dans les comportements ? Le tram est-il une solution à la mobilité ou une exacerbation potentielle de l'étalement urbain ? Le tram ne va-t-il pas créer des discriminations spatiales entre les personnes d'une part de la ville et de l'autre ? Privilégier une catégorie de personnes revient à privilégier une vision de la ville. Quelle vision de la ville a arbitré ce projet ?



## D. MÉTHODOLOGIE

Conformément aux attentes d'un mémoire réalisé en sciences et gestion de l'environnement, dans la finalité interface société environnement, l'analyse des données de terrain est réalisée grâce à un cadre analytique. Un cadre analytique permet de voir la controverse sous un jour nouveau. Le cas, le terrain enrichit le cadre théorique. On doit utiliser le cadre théorique pour regarder autrement le terrain. C'est un prisme qui permet une réflexion plus ciblée, balisée.

Chaque sujet, à un instant donné, peut être analysé par un cadre analytique différent. Dans l'état actuel du projet de tram à Liège, il semble préférable de choisir un cadre qui traite de l'expertise, c'est-à-dire un cadre qui permette d'analyser ce qui a compté (ou non), lors de la prise de décisions. Pour cette raison, avec l'aide de monsieur Teller, ce mémoire s'est orienté vers la problématique des inégalités environnementales que le tram génère (ou non) et la part d'importance que cela a eu sur les décideurs.

### 1. CADRE THÉORIQUE : LES INÉGALITÉS ENVIRONNEMENTALES.

« Historiquement, la première fois que la terminologie « inégalités environnementales » est utilisée, c'est en 2002 au Sommet du développement durable de Johannesburg » (Poussard, n.d.). S'intéresser aux inégalités environnementales est quelque chose de récent et qui n'est pas pris en compte dans les recherches et les politiques publiques actuelles (Lejeune, n.d.) « Les inégalités environnementales propose des outils empiriques, méthodologiques et scientifiques pour repenser des liens entre social et environnement, souvent « impensés » des politiques publiques en Europe » (Lejeune, n.d.).

« La justice environnementale et les inégalités environnementales n'ont pas de définition claire et non controversée, c'est pour cela que l'on base les inégalités environnementales sur le fait que les populations ou personnes n'ont pas le même fardeau à endurer par rapport aux pollutions, aux risques environnementaux et n'ont pas le même accès à la ville et aux services » (Lejeune & Teller, 2016).

L'approche des inégalités environnementales dépend fortement de son milieu, car elle est liée aux conceptions de justice, de droit et d'environnement, ainsi que de l'Etat et de l'action publique. Une définition possible, selon La Branche serait que les « individus et populations sont inégaux à la fois par les impacts qu'ils subissent et par ceux qu'ils génèrent. Les différences dans leur empreinte écologique symboliseraient ainsi les inégalités écologiques qui existent entre eux. ». Il y a donc la notion sous-jacente d'inégalité sociale qui est présente. Ces inégalités, ces espaces sont vus via différentes échelles. Cette question d'échelle est issue de la pratique de la justice environnementale. « La justice environnementale est une discipline cousine des inégalités environnementales ainsi que des inégalités écologiques.

Néanmoins la justice environnementale est une discipline plus vaste. Le terme « inégalités » par rapport à « justice » permet de nuancer le propos et de ne pas directement parler d'injustice. De plus,

la justice spatiale est utilisée pour parler du cumul des inégalités environnementales et des inégalités socio-économique. Dans les inégalités environnementales, on embrasse une notion large de l'environnement, incluant l'accès à des biens et services comme les espaces verts ou les **transports en commun**, le logement, en clair, le cadre de vie et le bien-être de population » (Lejeune, n.d.).

« Le concept d'inégalité environnementale postule que les inégalités socio-économique peuvent être renforcée par des « facteurs » environnementaux, tels que l'accès à des aménités, à une qualité de vie et de logement ou l'inégale exposition à différentes sources de pollution » (Lejeune, n.d.).

« La plupart des recherches menée sur les inégalités environnementales sont d'ordre quantitative. Elles mobilisent des données précises issus de recensement, d'indicateurs, etc. Pourtant on pourrait apprendre de nombreuses chose sur les dynamiques territoriales grâce à une démarche qualitative. Cette démarche pourrait être de la perception, du ressenti et les expériences de l'environnement et de leur cadre de vie. De base, les inégalités environnementales sont chiffrées et donc quantitative dans le but de prouver qu'il y a une inégalité. Des études combinant approche quantitatives et qualitatives sont aujourd'hui privilégiée par certains auteurs considérant qu'il est nécessaire de dépasser une approche purement objectiviste voir « physicaliste » de la qualité de l'environnement, pour étudier les perceptions et représentations des populations locales par rapport a toute une série d'aménités et de désaménités environnementales à proximité de leur lieu de résidence, et leur impact potentiel sur les choix résidentiels des ménages, notamment les plus riches conduisant à des phénomènes d'isolation et de ségrégation spatiale » (Lejeune, n.d.).

« Si la recherche n'est pas également portée et revendiquée par des citoyens, riverains ou associations dont l'objet même est de prétendre à un changement de société, permettant une autre relation au social et à l'environnemental, celle-ci manquera des relais et de la concrétisation nécessaire à sa mise à l'agenda public » (Lejeune, n.d.).

« Encore largement délaissés par la recherche européenne, les inégalités environnementales permettent de questionner les politiques publiques ainsi que le positionnement des acteurs publics sur ce type d'enjeux majeurs dans un contexte où le développement durable est devenu le maître mot politique » (Lejeune, n.d.). C'est donc sur cet aspect, additionné à l'apport que pourrait générer les données qualitatives et sur les conseils du professeur Teller, qu'il m'a semblé plus approprié de rencontrer des personnes politiques ainsi que des experts.

Ces inégalités peuvent être de quatre ordres :

1. Inégalités liées à l'héritage et au développement des territoires urbains

Ce type d'inégalité concerne les différences géographiques, la présence d'aménités environnementales. L'héritage intervient également.

Dans ce point on peut reprendre le développement de la zone dans laquelle se situe le logement mais également son année de construction. C'est alors un critère de confort qui en découle car le confort est en partie lié à la période de construction du bâtiment. On peut donc via les inégalités environnementales « repérer les vulnérabilités sociales et

environnementales héritées des modes de développement antérieurs » (Lejeune, Lejeune, & Chevau, 2012).

« Dans la ville de Liège, l'histoire économique a dessiné certains quartiers. La seconde moitié du 20<sup>ième</sup> siècle, il y a eu un déclin économique qui a contribué à une paupérisation des résidents vivant dans le fond de vallée. De plus, ils sont à proximité de ces infrastructures polluantes et génératrices de nuisances ce qui dégrade leur cadre de vie » (Lejeune et al., 2012).

## 2. Inégalités d'exposition aux nuisances urbaines et aux risques

Les inégalités sont par rapport aux pollutions de tous types. L'activité humaine peut augmenter la probabilité d'inégalités environnementales dans des régions urbaines. Il semblerait que la densité soit en rapport avec la qualité de l'air : « seul 3% des territoires ou la pollution de l'air est élevée sont de zone de faibles densité » (Lejeune, n.d.).

## 3. Inégalités d'accès à l'urbanité et à un cadre de vie de qualité

Ces inégalités concernent l'environnement le bâti : il y a une corrélation entre niveau socio-économique et accès à un cadre de vie de qualité propice au bien-être et à la santé (Poussard, n.d.). Il y a un effet rétroactif : plus les populations sont précarisées, plus elles vivent dans des environnement dégradés, en général plutôt urbains, moins elles se mobilisent et s'engagent au sein du secteur associatif. Dès lors, leur environnement de vie ne s'améliore pas, leur choix résidentiels sont restreints et elles sont captives d'un cadre de vie de piètre qualité (Lejeune, n.d.).

## 4. Inégalités dans la capacité d'agir sur l'environnement et d'interpeller la puissance politique pour améliorer le cadre de vie

Ces inégalités visent la capacité de mobilisation pour pallier aux inégalités : « il a été prouvé en Wallonie que les populations les plus exposées aux inégalités sont ceux qui ont la moins grande capacité d'action (Education, locataire/propriétaire, réseau... ) » (Poussard, n.d.).

« Les personnes qui ont un emploi se mobilisent plus pour faire entendre leur voix ( 58% d'entre eux l'ont déjà fait au moins une fois contre 39% des personnes demandeurs d'emplois) Les personnes qui vivent dans des quartiers ou la qualité de l'environnement n'est pas bonne sont également moins investis dans les associations locales.

Le baromètre social de la Wallonie montre ainsi que les populations plus précarisées se mobilisent moins et s'engagent moins que les plus nantis. L'état objectif de l'environnement de vie des ménages ne semble pas avoir un impact sur la propension des populations à se mobiliser et à s'engager » (Lejeune, n.d.).

« La planification des infrastructures et des activités tend à concentrer les sources de nuisances chez les plus pauvres, laquelle concentration des nuisances accentue elle-même la dévalorisation foncière et donc la ségrégation sociale. La spirale descendante fonctionne parfaitement » lit-on dans le rapport récent de l'inspection de l'environnement consacré aux inégalités écologiques. Si les politiques d'équipement et d'urbanisme sont souvent inégalitaires en terme environnemental (et social), les politiques environnementales sont souvent régressives sur un plan social : deux effets qui s'additionnent pour accentuer les inégalités. La plus grande acceptabilité sociale des nuisances et des risques par les populations défavorisées, et le refus des nuisances, à l'inverse, par les populations des communes aisées expliquent ces processus de concentration, qui exploitent des capacités de défense différentes des groupes sociaux. D'autre part, les élus des communes défavorisées sont convaincus qu'ils n'ont pas les moyens de refuser des installations polluantes ou de conduire des politiques d'amélioration du cadre de vie, d'autant que la demande sociale exprimée à travers certaines mobilisations associatives n'est pas relayée par les syndicats, les partis, les médias » (Emelianoff, n.d.).

### **Variables socio-économiques :**

Pour la Wallonie, un texte de Zoé Lejeune, « L'environnement comme source d'inégalité ? pauvreté et désengagement citoyen dans la ville », établit des rapprochements entre les inégalités environnementales et le fait d'avoir un emploi, par exemple. La présence de pollution dans l'air est presque multipliée par deux pour un demandeur d'emploi, par rapport à une personne qui travaille. Les populations plus vulnérables vivent, en général, dans des zones urbaines plus denses où il y a plus de problèmes environnementaux car le choix de leur logement est essentiellement économique (Lejeune, n.d.). Au contraire, les personnes plus aisées préfèrent les localisations en périphérie, dans des zones résidentielles.

Néanmoins, la ville n'apporte pas que des aspects négatifs, « il y a également une série de services de première nécessité. Ces services peuvent être vu comme une compensation par rapport aux nuisances dues à la localisation. Cette situation offre aussi des possibilité pour améliorer l'accès à l'emploi et aux formations » (Lejeune, n.d.).

« Les problèmes environnementaux sont également des problèmes sociaux, les deux sont socialement construits, on peut donc en déduire que ce sont le résultat de construction sociales. Par

construction sociale, on reprend la notion dynamique du problème ainsi que le fait que les fondements ne sont pas clairement identifiables, objectifs ou visible » (Lejeune & Teller, 2016).

Afin d'objectiver les variables socio-économique, Zoé Lejeune a créé un indice socioéconomique basé sur 6 critères objectifs : le revenu médian, le taux de chômage, la part des noyaux familiaux avec enfant(s) de moins de 18 ans en situation de monoparentalité, la part des ménages isolés au sein des ménages, la part des bénéficiaires d'un revenu d'intégration sociale dans la population en âge d'activité, le taux d'emploi (Lejeune et al., 2012).

Certains organismes, comme la Délégation Interministérielle à la Ville, en France, admettent qu'il est impossible de viser une mixité sociale dans des quartiers dont l'environnement est dégradé (Emelianoff, n.d.).

### **Cercle vicieux/ vertueux :**

L'interprétation possible de l'étude menée en Wallonie est une théorie du cercle vicieux ou vertueux, par rapport au statut socio-économique de la personne. En effet, « en ayant un meilleur statut on a accès à un habitat de meilleure qualité mais on a également les outils pour protéger ce cadre de vie » (Lejeune, n.d.). Les variables socio-économique auraient donc une influence sur la répartition des aménités et désaménités.

### **Action publique :**

Pour limiter les inégalités environnementales et les inégalités socio-économiques, il faudrait que l'action publique/politique prenne en considération ces disparités et soit attentive à mettre en place des politiques favorisant la participation de public diversifiés (Lejeune, n.d.). C'est ici que la question du tram, comme décision d'action publique d'amélioration de la mobilité, intervient.

### **Problème de « la visibilité sociale » :**

La qualité de l'air, par exemple, bien que grave, n'est pas un facteur qui peut permettre aux populations qui ne se manifestent pas d'habitude de se manifester.

« Les règles du jeu foncier assurent un tri des populations en fonction de la qualité de l'environnement résidentiel. Il s'agit d'une qualité globale qui comporte des paramètres contradictoires : l'accès -ou la proximité- aux centralités peut faire accepter, pour des populations le plus souvent en situation de choix restreint, certaines nuisances ou risques liés à cet accès ou cette proximité. D'autant que ces nuisances et risques tendent à être collectivement sous-estimés ou déniés, donc peu visibles » (Emelianoff, n.d.).

« L'inégalité environnementale dépasse donc l'ordre du constat -l'hétérogénéité des cadres de vie- pour adresser la question de l'injustice environnementale : qui accuse les maux et qui bénéficie des ressources environnementales dans les sociétés modernes ? Dans les faits et dans les politiques, ce sont les environnements toxiques qui ont concentré les mobilisations. La reconnaissance des

inégalités environnementales est donc effective mais partielle, limitée aux formes les plus dangereuses de cette inégalité » (Emelianoff, n.d.).

Cette invisibilité est donc levée uniquement lorsque la toxicité est élevée, les désaménités poussées à leur paroxysme. Dans le cas d'une politique de transport, l'élément déclencheur n'est pas suffisamment proche et dangereux

## 2. LES INÉGALITÉS ENVIRONNEMENTALES ET LA MOBILITÉ LIÉGEOISE ;

Dans cette section, je vais tenter d'étayer le cadre d'analyse des inégalités environnementales, plus spécifiquement par rapport au tram de Liège. Afin de clarifier ma démarche, cette section n'a pas pour vocation de juger ou de dénigrer certains endroits, ni de les hétérogénéiser. Ces indicateurs sont présents pour attester de l'inégalité environnementale uniquement. Ces indicateurs, d'ailleurs, ne peuvent prendre en compte l'ensemble des dimensions d'un quartier, d'une population, telles que les valeurs culturelle, sociale, associatives... Ces cartes n'ont pas vocation au jugement mais bel et bien de tenter de repérer des endroits qui auraient besoin d'aides.

Le tram est, d'une part, une aménité, un avantage pour les personnes qui savent profiter de cet aménagement. D'autre part, cela pourrait avoir, via cette programmation d'aménités un aspect de rééquilibrage de ces inégalités environnementales si elles sont prises en compte. Toutefois, les aménagements des espaces publics peuvent être également une aménité, créée grâce au tram. Il faudra voir dans quelle mesure ces aménagements seront bénéfiques (ou non) au cadre de vie des habitants (et de quels habitants ?).

Une autre question reste bien présente : qu'en est-il de la mobilité des personnes concernées indirectement par le tram ? Est-ce que le tram ne crée pas des inégalités environnementales par la reconfiguration du réseau de transports en commun ? Ou bien ces inégalités sont-elles diminuées grâce au tram ? Tout du moins, où peut-on déceler des facteurs liés aux inégalités environnementales dans la ville de Liège ?

Un des documents m'ayant permis de mettre en lumière ces inégalités, ou de les démentir, est l'atlas de Liège des villes FEDER. Ces dernières sont au nombre de douze, en Wallonie. « Pour le programme actuel (2014-2020), onze villes ont été privilégiées dans une logique de renforcement des économies d'agglomération. Il s'agit des métropoles (Liège et Charleroi), des villes marquées par le déclin industriel (Mons, La Louvière, Herstal, Seraing, Verviers et Sambreville) et des pôles transfrontaliers (Arlon, Mouscron et Tournai) » (Bastin et al., 2016).

Sans trop entrer dans les détails, « tout le territoire wallon peut bénéficier du concours du FEDER et du FSE. Il est toutefois divisé en **deux catégories de régions** :

- **en transition** (PIB/hab > 75 % et < 90 % de la moyenne européenne), à savoir les provinces du Hainaut, Namur, Liège et Luxembourg ;
- **plus développées** (PIB/hab > 90 % de la moyenne européenne), soit la province du Brabant wallon. En bref, les axes sont au nombre de 7:

L'axe 1 "**Économie 2020**" vise le renforcement de la compétitivité des entreprises wallonnes et une meilleure productivité du travail (différenciation par la qualité).

L'axe 2 "**Innovation 2020**" a pour objectif de contribuer aux initiatives-phares de la stratégie "Europe 2020" dédiées à l'innovation.

L'axe 3 "**Intelligence territoriale 2020**" soutient les politiques urbaines intégrées promouvant le développement durable, intelligent et inclusif des villes.

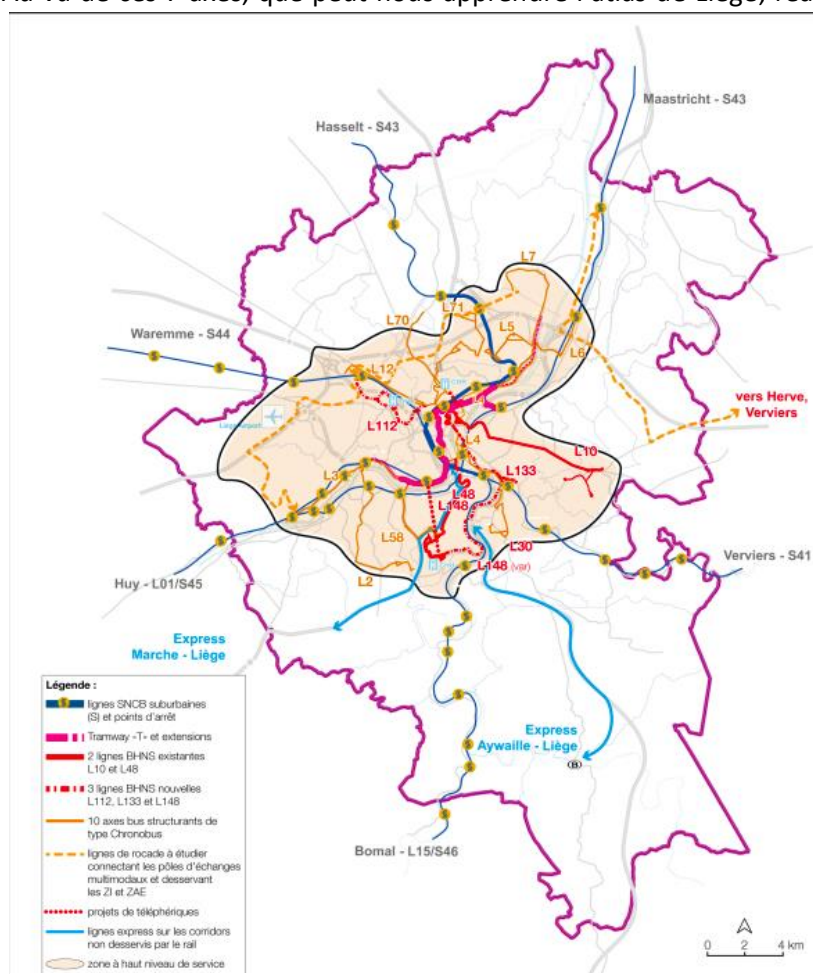
L'axe 4 "**Transition vers une Wallonie bas carbone**" se caractérise par une approche multidimensionnelle du développement durable (énergies renouvelables, bâtiments publics économes en énergie, mobilité douce et/ou multimodale, cogénération...).

L'axe 5 "**Développement urbain intégré 2020**" est basé sur une dynamique alliant plusieurs dimensions du développement des pôles urbains ("smart cities"): emploi, densification des villes et contribution à la réduction des émissions de GES.

L'axe 6 "**Compétence 2020**" a pour but de favoriser l'adéquation de la main-d'œuvre aux besoins des entreprises par le développement de ses compétences et l'apprentissage tout au long de la vie

L'axe 7 couvrant l'assistance technique » (Portail Wallonie, n.d.).

Au vu de ces 7 axes, que peut nous apprendre l'atlas de Liège, réalisé pour les villes FEDER ? Avant



toute chose, la carte ci-contre présente l'agglomération de Liège, ainsi que le tracé du tram. Ce dernier se situe intégralement au centre de l'agglomération. Néanmoins, la carte présente également d'autres possibilités de transports structurants, certains étant seulement à l'état d'ébauche et loin d'être concrétisés.

Figure 7: Axes de transports publics structurants de l'arrondissement (Pluris et al., 2018)



Comme mentionné dans le chapitre précédent, les inégalités peuvent être de quatre ordres :

1. Inégalités liées à l'héritage et au développement des territoires urbains

- L'héritage : « l'inégalité historique et le développement depuis toujours qui a lieu sur la rive gauche. Cette inégalité date depuis le moyen âge. Historiquement il est donc défendable de faire le tram sur cette rive ? Non, car de nos jours, il y a plus d'habitants en rive droite qu'en rive gauche » (UrbAgora, 2011). Pourtant, le tracé du tram est situé en majorité sur la rive gauche. La seule exception consiste en un petit crochet, sur la rive droite, pour arriver ensuite au dépôt de service. Ce crochet génère deux arrêts : un arrêt intermodal avec la gare de Bressoux (le terminus et le dépôt) , et un autre arrêt nommé « Avenue de Lille » qui est entre le tracé et le dépôt.
- Dans ce point on peut reprendre le **développement de la zone dans laquelle se situe le logement mais également son année de construction**. C'est alors un critère de confort qui en découle car le confort est en partie lié à la période de construction du bâtiment.

« Les chiffres qui se rapportant au cadre bâti de Liège sont plutôt défavorables et décrivent un bâti urbain vieillissant. D'abord, Liège possède une part non négligeable de logements datant d'avant 1945 : 64% (la moyenne pour les villes FEDER étant de 56%). Ensuite, le pourcentage de logements construits après 2011 est faible à Liège (2,4%) en comparaison à la moyenne des villes FEDER (4,2%). De plus, la production de logements y est parmi les plus faibles en 2014-2015 avec un ratio qui s'élève seulement à 17,8 logements/10.000 hab. D'autres villes comme Mons et Mouscron obtiennent des valeurs respectives de 37,3 log/10.000 hab. et de 45,8 log/10.000 hab. qui sont mêmes plus élevées que la moyenne wallonne (30,4 log/10.000 hab) » ("Atlas des 12 villes FEDER de Wallonie: 4.5 Liège," 2018).

La ville de Liège possède non seulement beaucoup de logements anciens, dans son parc immobilier mais en outre, le taux de renouvellement est faible avec 2,4% de nouvelles constructions par an. En Belgique, il n'est guère étonnant de rencontrer de si faibles pourcentages, en raison de la fiscalité plus intéressante pour l'acquisition de bâtiments anciens (12,5% de droit d'enregistrement ou 6% contre 21% de TVA applicable, lors de la vente d'un bien neuf). En conséquence, le parc immobilier wallon est de plus en plus vieillissant.

En ce qui concerne Liège, plus spécifiquement, son passé industriel et économique a dessiné certains quartiers. « La seconde moitié du 20<sup>ième</sup> siècle, il y a eu un déclin économique qui a contribué à une paupérisation des résidents vivant dans le fond de vallée. De plus, ils sont à proximité de ces infrastructures polluantes et génératrices de nuisances ce qui dégrade leur cadre de vie » (Lejeune et al., 2012).

## 2. Inégalités d'exposition aux nuisances urbaines et aux risques

Les inégalités sont par rapport aux pollutions de tous types. L'activité humaine peut augmenter la probabilité d'inégalités environnementales dans des régions urbaines.

Pour reprendre ce point, Cette caractéristique peut se retrouver notamment, via les sites SEVESO. Une entreprise SEVESO est « une entreprise Seveso est celle qui a une activité liée à la manipulation, la fabrication, l'emploi ou le stockage de substances dangereuses » (Seveso, n.d.).

« Différents sites industriels sont concernés par le risque Seveso :

- Les sites de production de matières premières (inflammabilité, toxique, explosif) ;
- Les sites de transformation de matières premières;
- Les sites de stockage et de distribution de substances dangereuses » (Seveso, n.d.).

Ce sont donc des sites qui, assurément, peuvent générer des nuisances ou même des risques pour les populations aux abords de ces entreprises.

Premièrement une vue d'ensemble de Liège, puis les zones de Seraing et de Wandre/ Herstal :

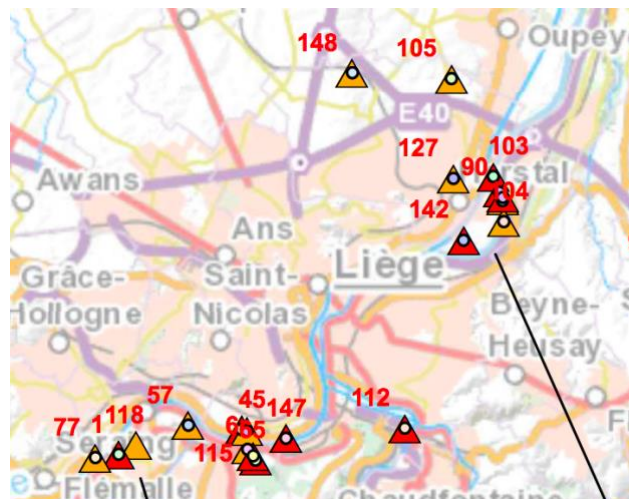


Figure 8: Carte des sites seveso : zoom sur Liège (SPW-DGO3-DEE, 2014)

Voici un zoom sur les zones de part et d'autres de Liège, Wandre ( Herstal) et Seraing :

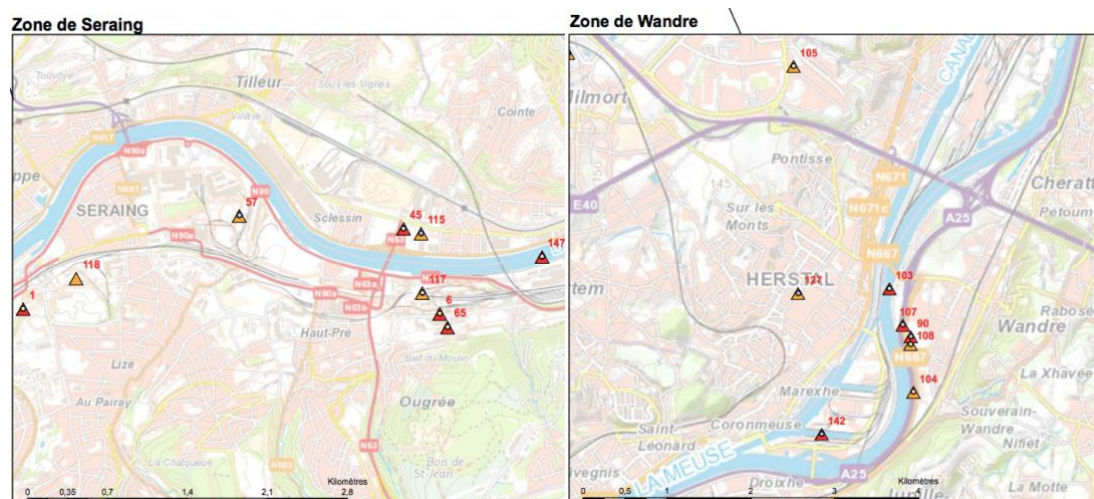


Figure 9: Carte des sites seveso de Wallonie - zone de Seraing(SPW-DGO3-DEE, 2014)

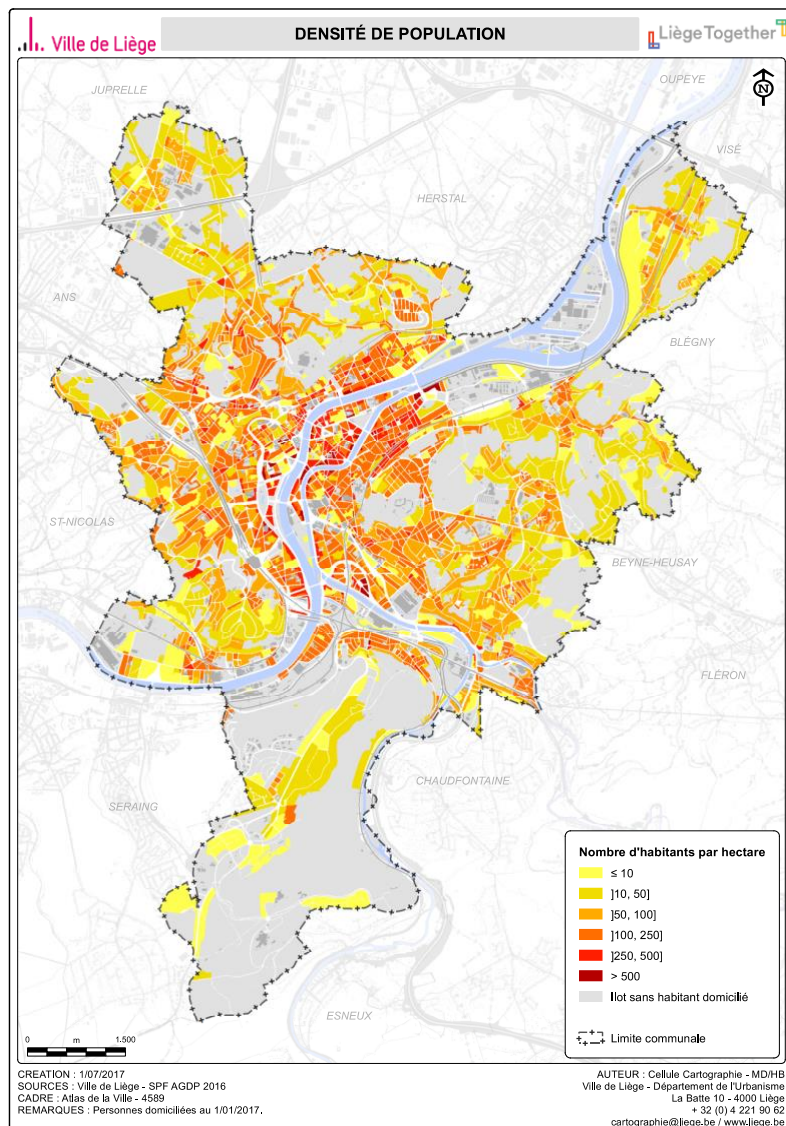
Figure 10: Carte des sites SEVESO de Wallonie- Zone de Wandre(SPW-DGO3-DEE, 2014)

Ces deux zones présentent, à elles seules, pas moins de 17 sites SEVESO, concentrés aux abords de la Meuse. Les sites 45 et 115, sur la zone de Seraing, sont les seuls qui seront desservis par le tram. Dans ce cas, est-ce que l'aménité apportée par le tram pourrait tenter de limiter les inégalités dues aux nuisances industrielles ? Qu'en est-il est 15 autres sites ?

Bien que certains de ces sites soient proche de la ligne de tram, dans sa version longue, ils n'en bénéficieront tout de même pas, de par leur situation en rive droite. À aucun moment, dans aucune version du tracé du tram, il n'y a eu l'envie de compenser les nuisances, liées à ces sites, pour les populations, en améliorant la mobilité de ces quartiers.

« Il semblerait que la densité soit en rapport avec la qualité de l'air : seul 3% des territoires ou la pollution de l'air est élevée sont de zone de faibles densité » (Lejeune, n.d.).

En partant de ce postulat, la carte ci-dessous montre que la concentration de la densité est essentiellement le long de la Meuse, au centre de la carte. Les extérieurs apparaissent nettement moins concernés. Néanmoins, on ne peut pas, sur cette simple affirmation, affirmer que l'ensemble des zones densifiées ont une qualité de l'air moindre. On peut, néanmoins, le supposer.



« Pour maximiser le nombre de personnes qu'il dessert, le tram doit passer au cœur des quartiers et desservir la rive droite dont on sait qu'elle est plus peuplée que la rive gauche. Elles recourent également les données statistiques disponibles, notamment le tableau de bord de la population de la Ville de Liège (données 2007) qui propose un classement des quartiers en fonction de leur densité, avec, dans l'ordre décroissant : le Centre (91 hab/ha), Outremeuse (84), Avroy (84), le Longdoz (74), les Vennes (63), les Guillemins (55), Sainte-Marguerite (55) et Saint-Léonard (50). Sur ces huit quartiers, seuls trois sont correctement desservis par le projet du gouvernement » (UrbAgora, 2011).

Ainsi, le tram ne dessert pas les zones les plus denses. En réalité, la densité va souvent de pair avec les quartiers en souffrance qui ne sont pas des enjeux prioritaires du tram, dans sa conception actuelle. D'un point de vue de l'entièreté de la ville et de la densité : « Le territoire communal de Liège possède la densité en habitant la plus élevée parmi les villes FEDER (2.870 hab./km<sup>2</sup>). En comparaison, la moyenne des villes FEDER s'élève seulement à 1.277 hab./ km<sup>2</sup> » ("Atlas des 12 villes FEDER de Wallonie: 4.5 Liège," 2018).

### 3. Inégalités d'accès à l'urbanité et à un cadre de vie de qualité

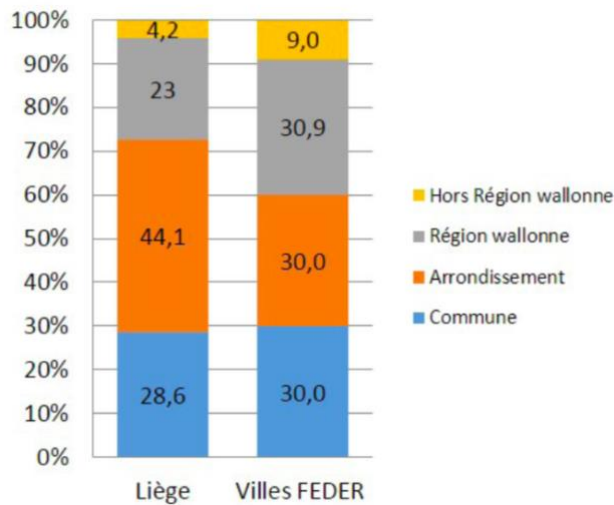
Ces inégalités concernent l'environnement bâti : « il y a une corrélation entre niveau socio-économique et accès à un cadre de vie de qualité propice au bien-être et à la santé » (Poussard, n.d.).

Il y a un effet rétroactif : « plus les populations sont précarisées plus elles vivent dans des environnement dégradés, en général plutôt urbain moins elles se mobilisent et s'engagent au sein du secteur associatif ; dès lors leur environnement de vie ne s'améliore pas, leur choix résidentiels sont restreints et elles sont captives d'un cadre de vie de piètre qualité » (Lejeune, n.d.).



« Toute une série d'aménités et de désaménités environnementales sont à proximité de leur lieu de résidence, et leur impact potentiel sur les choix résidentiels des ménages, notamment les plus riches conduisant à des phénomènes d'isolation et de ségrégation spatiale » (Lejeune, n.d.).

**Part des travailleurs actifs provenant de la commune, l'arrondissement, la région et hors région (2016)**



Cet étalement urbain, cette isolation est dues au fait que les désaménités sont évitées, plutôt que les aménités recherchées. Dans un premier temps, les ménages avec un indice socioéconomique favorable s'éloignent du négatif plutôt que de tenter de se rapprocher d'aménités.

Cette isolation de l'étalement urbain à Liège possède une histoire, en lien étroit avec les modes de vie : « Plusieurs facteurs contribuent à expliquer le constat de la poursuite d'une politique anti-urbaine en Wallonie depuis l'après-guerre. En effet, d'une part, l'évolution des comportements des ménages (décohabitation, augmentation de la part des isolés), les évolutions démographiques (vieillesse, croissance) et les préférences liées au cycle de vie (les jeunes et les personnes peu stables préfèrent la flexibilité du locatif en zone urbaine) ont profondément modifié les modes de vie et d'habitat de la population, d'autre part, en Belgique et en Wallonie, l'idéal de la maison unifamiliale et l'aspiration à la dispersion et à l'isolement urbain, combinés à un manque de capacité planificatrice des autorités ainsi qu'à une très faible régulation des marchés fonciers et à une prégnance du droit de propriété expliquent le phénomène de périurbanisation résidentielle des ménages à revenus moyens ou aisés » (Lejeune et al., 2012).

Cette isolation de l'étalement urbain à Liège possède une histoire, en lien étroit avec les modes de vie :

« Plusieurs facteurs contribuent à expliquer le constat de la poursuite d'une politique anti-urbaine en Wallonie depuis l'après-guerre. En effet, d'une part, l'évolution des comportements des ménages (décohabitation, augmentation de la part des isolés), les évolutions démographiques (vieillesse, croissance) et les préférences liées au cycle de vie (les jeunes et les personnes peu stables préfèrent la flexibilité du locatif en zone urbaine) ont profondément modifié les modes de vie et d'habitat de la population, d'autre part, en Belgique et en Wallonie, l'idéal de la maison unifamiliale et l'aspiration à la dispersion et à l'isolement urbain, combinés à un manque de capacité planificatrice des autorités ainsi qu'à une très faible régulation des marchés fonciers et à une prégnance du droit de propriété expliquent le phénomène de périurbanisation résidentielle des ménages à revenus moyens ou aisés » (Lejeune et al., 2012).

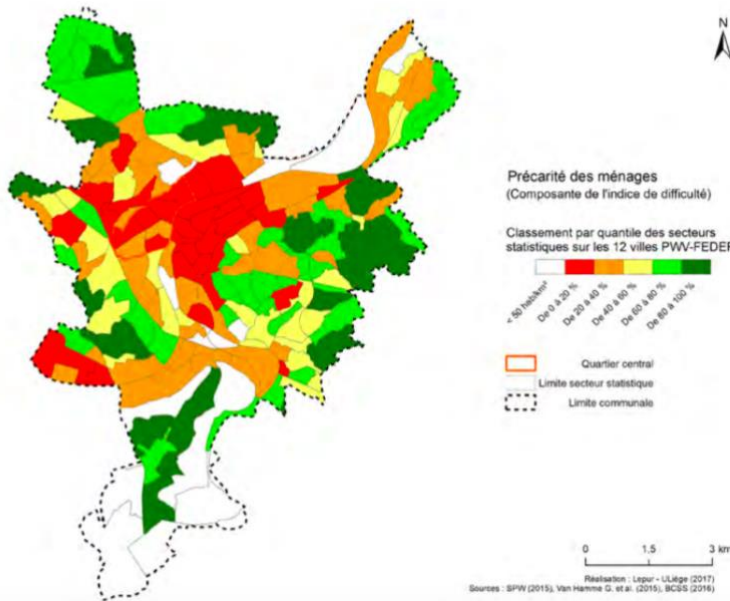
« Le ratio d'emploi intérieur rapporte le nombre d'emplois par rapport à la population en âge de travailler. On remarque que le ratio pour Liège est plus élevé que la valeur moyenne des 12 villes FEDER. Ce résultat satisfaisant contraste avec le taux de chômage qui est également très élevé à Liège (27%). Il s'explique par le grand nombre d'emplois occupés par des habitants de l'arrondissement de Liège et non par des habitants de la ville. C'est donc une population plus aisée, habitant la périphérie de Liège, qui occupe une partie des emplois à Liège. Ceci illustre clairement deux facettes de Liège : d'un autre côté, le constat socio-économique défavorable en regard de la population résidente et, d'un autre côté, une dynamique économique positive » ("Atlas des 12 villes FEDER de Wallonie: 4.5 Liège," 2018).

Dans le diagramme ci dessus, on remarque que a Liège il y a un peu moins d'un travailleurs actifs sur deux qui provient de l'arrondissement pour travailler dans la ville que dans les autres villes Feder. Les emplois en centre urbains sont occupés par des personnes qui ne vivent pas à proximité mais dans l'arrondissement. Il s'agit, à mon sens, une des révélations de l'étalement urbain : les personnes travaillent en ville bien qu'elles n'y vivent pas. Ce constat ne serait pas aussi inquiétant si, d'autre part, le taux de chômage à Liège ne serait pas aussi élevé.

Le cadre de vie peut être déduit de la qualité du bâti. « La qualité du bâti est très variable entre les quartiers de la ville de Liège. On remarque, en rouge, les quartiers dont le cadre de vie est le plus dégradé. Ceux-ci sont composés d'un bâti ancien et peu entretenu, avec des logements plutôt

**Figure 4.5.1 :**  
Qualité du bâti - âge et confort des logements (2015)

**Figure 4.5.6 :**  
Précarité des ménages (2015)

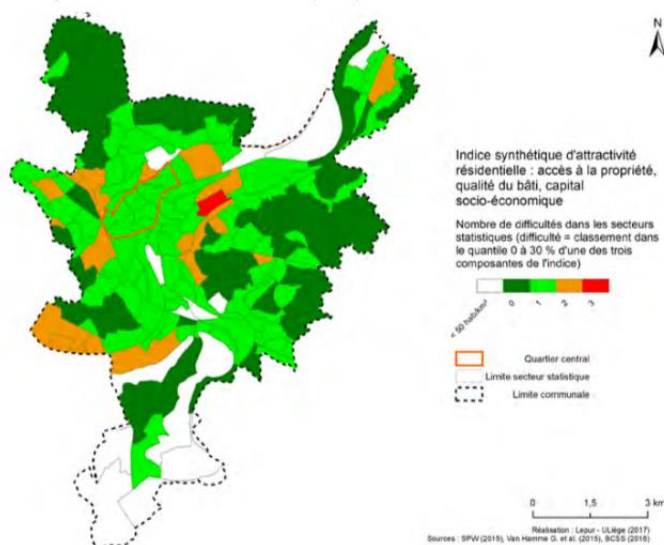


inconfortables voire même insalubres. On retrouve un bâti dégradé dans les secteurs statistiques des quartiers de Bressoux, Amercoeur, Grivegnée, Chênée, Angleur, Jupille ainsi qu'à Saint-Laurent et Thier-à-Liège. Ces quartiers correspondent pour la plupart à d'anciens faubourgs,

situés en marge des dynamiques de rénovation, et marqués par une dégradation accrue avec le temps » ("Atlas des 12 villes FEDER de Wallonie: 4.5 Liège," 2018).

Concernant la composante « précarité des ménages », « on remarque qu'un grand nombre de quartiers centraux ainsi que les faubourgs de Liège possèdent des valeurs assez défavorables. « En effet, les secteurs statistiques qui ressortent en rouge sont ceux qui comportent une part plus importante de ménages précaires. On retrouve notamment une population plus précarisée pour l'ensemble des quartiers centraux de Liège en comparaison aux quartiers semi-périphériques, caractérisés par un niveau de précarité moins élevé. Ce constat résulte de la concentration de personnes précarisées au centre. Il diverge avec les observations faites au niveau de l'attractivité résidentielle.

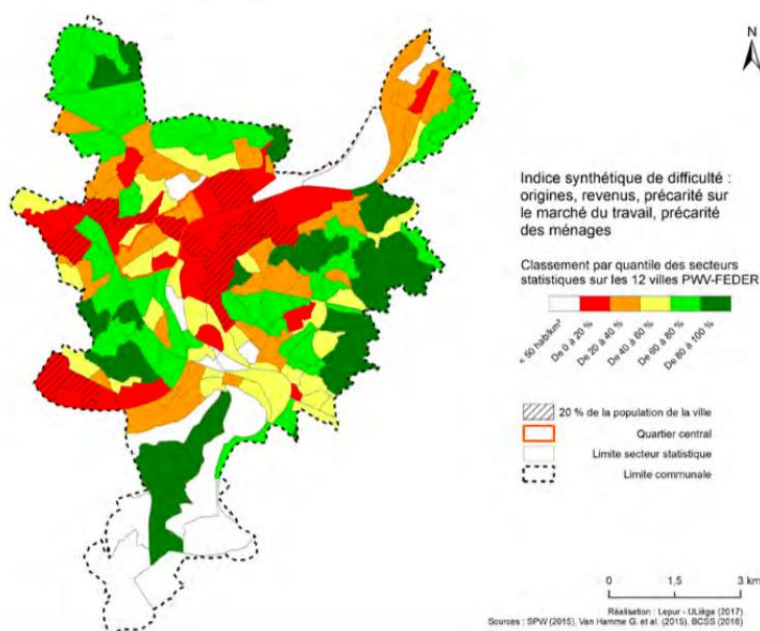
Figure 4.5.2 :  
Indice synthétique d'attractivité résidentielle (2015)



Au sein de la commune de Liège, les plus grands nombres de difficultés liées à l'attractivité résidentielle se situent dans les zones de Droixhe, Cornillon, Robertmont, Valdor, Saint-Leonard, Sainte-Marguerite, du Laveu et en particulier dans la zone de Bressoux où la situation est la plus problématique avec 3 difficultés au total. En dehors de celles-ci, le territoire communal de

Liège est composé de valeurs d'indice synthétique globalement favorables à l'attractivité résidentielle. Soulignons le centre-ville de Liège qui présente une bonne attractivité résidentielle également » ("Atlas des 12 villes FEDER de Wallonie: 4.5 Liège," 2018).

Figure 4.5.7 :  
Indice synthétique de difficulté (2015)



« D'une part, les secteurs statistiques en rouge symbolisent les quartiers les plus en difficulté et qui concentrent 20% de la population cumulée des 12 villes FEDER. « D'autre part, les secteurs statistiques hachurés symbolisent les quartiers où la situation est la plus défavorable et qui concentrent 20% de la population cumulée

de Liège. Liège possède un niveau de difficulté plus élevé que la moyenne des douze villes FEDER caractérisé par un plus grand nombre de secteurs en difficulté à l'échelle des 12 villes FEDER que de secteurs en difficulté au sein de la ville, tout comme Charleroi.



De nombreux quartiers avec des difficultés socio-économiques sont situés au sein de l'hyper-centre de Liège. Les quartiers Cathédrale, Outre-Meuse, Amercoeur, Féronstrée, Sainte-Marguerite, Bressoux, Saint- Leonard et Sclessin présentent un niveau de difficultés socio-économiques important. **Par contre, les hauteurs des bords de Meuse sont caractérisées par des indices nettement plus favorables.** Par exemple, marquées par des valeurs d'indice de difficulté faibles, les quartiers du Sart-Tilman, de Bruyères, de Cointe et de Rocourt témoignent d'une situation nettement plus favorables » ("Atlas des 12 villes FEDER de Wallonie: 4.5 Liège," 2018)

Il est évident, au vu de cette analyse et de la carte, que les personnes vivant en périphérie de Liège, en moyenne, ont un indice socio-économique plus favorable. Ils disposent également de possibilités d'emplois plus élevées. Il semblerait, au contraire, que le centre de Liège soit très concerné par la précarité des ménages, ainsi que par une mauvaise qualité du bâti. Dans les trois cartes, les extérieurs de la ville sont plus généralement teintés de vert, indiquant une précarité moindre, exception faite de Tilleur, à l'ouest.

Les périurbains auraient donc un meilleur indice socio-économique, une meilleure qualité des bâtiments et une attractivité résidentielle supérieure. En outre, la densité est moindre dans les quartiers aux abords de la ville, ce qui laisse sous-entendre une pollution de l'air inférieure. Concernant l'emploi, malgré le taux élevé d'emplois par habitants, le taux de chômage est également élevé, en raison du grand nombre d'individus venant de tout l'arrondissement pour travailler à Liège.

Ces constats laissent penser que les péri-urbains disposent donc d'avantages dans la ville de Liège sur les différents points qui viennent d'être mentionnés.

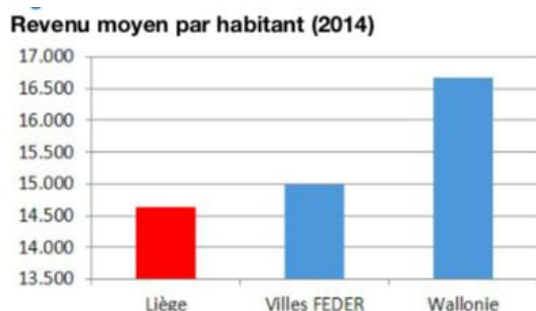
#### 4. Inégalités dans la capacité d'agir sur l'environnement et d'interpeller la puissance politique pour améliorer le cadre de vie

« Encore largement délaissés par la recherche européenne, les inégalités environnementales permettent de **questionner les politiques publiques** ainsi que le positionnement des acteurs publics sur ce type d'enjeux majeurs » (Lejeune, n.d.). Est-ce que la position des acteurs ont guidés des choix ?

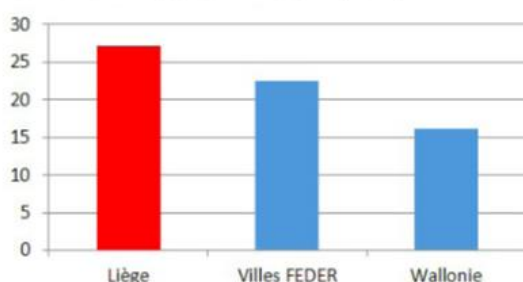
Concernant la capacité à se mobiliser pour pallier aux inégalités, « il a été prouvé en Wallonie que les populations les plus exposées aux inégalités sont ceux qui ont la moins grande capacité d'action. ( Éducation, locataire/propriétaire, réseau... ) » (Poussard, n.d.).

Cette facette de l'inégalité implique des notions de justice environnementale. C'est le début d'un autre concept qui est différent et n'implique pas les mêmes acteurs. Ici pour reprendre ce quatrième point des inégalités environnementales en restant dans ce cadre, je reprends donc brièvement cette capacité d'agir en rapport avec l'indice socio-économique du point 3 pour entrer dans cette capacité de se mobiliser ou non.

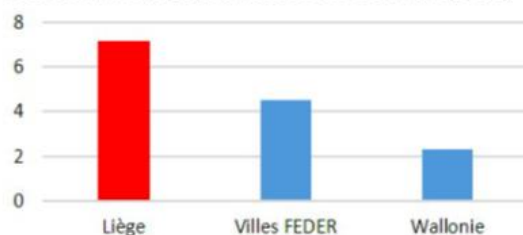
Ce lien entre capacité d'agir et indice socio-économique est tenu de « « Les personnes qui ont un emploi se mobilisent plus pour faire entendre leur voix ( 58% d'entre eux l'ont déjà fait au moins une fois contre 39% des personnes demandeurs d'emplois) Les personnes qui vivent dans des quartiers où la qualité de l'environnement n'est pas bonne sont également moins investis dans les associations locales » (Lejeune, n.d.). Donc le fait de parler de l'indice socio-économique peut être rapproché à la capacité de mobilisation.



**Figure 4.5.4 :**  
**Taux de chômage administratif (2014)**



**Figure 4.5.5 :**  
**Part de bénéficiaires d'un revenu d'intégration sociale dans la population de 18 à 64 ans (2014)**



« Concernant les ménages de Liège, le principal point interpellant est la part très élevée de ménages isolés (53,4%). En comparaison, la moyenne pour les villes FEDER s'élève à 40,3% tandis que la part globale en Wallonie est de 35,2%. Ce constat illustre clairement un des enjeux auquel Liège est confronté : il y a trop de ménages isolés et pas assez de ménages familiaux dans le centre urbain. Ce constat est caractéristique des grandes villes. Ces chiffres sont notamment la conséquence du phénomène d'exode urbain des ménages plus nombreux (et plus aisés) vers les périphéries. Cela signifie qu'il y a plus de flux de population qui décident de s'installer à Liège que de personnes se dirigeant vers l'extérieur. Le solde migratoire total de Liège est plus ou moins équivalent au solde migratoire moyen des villes FEDER. Cependant, celui-ci résulte de deux phénomènes en opposition : un solde migratoire interne négatif et un solde migratoire externe positif (et plus élevé en valeur absolue). Le constat est donc que la croissance démographique est essentiellement due à l'arrivée de populations étrangères tandis que les Liégeois quittent la ville au profit de la périphérie.

À Liège, une grande partie des travailleurs proviennent de l'arrondissement de Liège (44,1%). En comparai- son à la moyenne calculée pour les

villes FEDER, on retrouve des parts beaucoup plus faibles pour les travailleurs provenant du reste de la Wallonie et de l'extérieur. La part de travailleurs habitant dans la commune, représentant l'emploi local, est également un peu plus faible à Liège.

Liège possède le pourcentage le plus élevé de locataires (52%) parmi les villes FEDER. Ceci n'est pas sans rappeler la part très élevée de ménages isolés qui y résident (53,4%) : l'existence du lien entre ces 3 variables semble évidente » («Atlas des 12 villes FEDER de Wallonie: 4.5 Liège,» 2018).

Une personne locataire se mobilise moins pour un quartier. On peut, dès lors, considérer que la moitié de la population n'est pas fortement impliquée dans la vie de son quartier.

Je ne dispose pas de données concernant le niveau d'études à Liège. Cependant, on peut supposer que l'entrer dans le débat implique une facette technique et, dès lors, un certain niveau d'études. En conséquence, la totalité de la population ne peut être concernée.

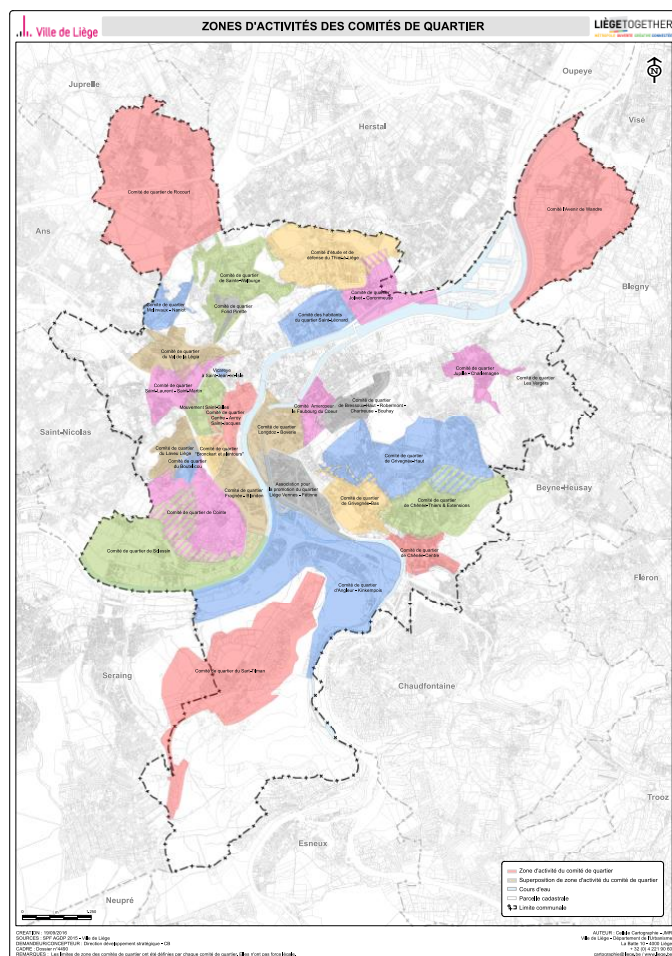


Figure 11: carte sur les zones d'activités des comités de quartier de la ville de Liège (Cellule Cartographie JMR, 2016)

Une partie de la population liégeoise est plus en difficulté que dans d'autres villes Feder ou à la moyenne wallonne comme on peut le voir dans le graphique ci-contre.

« D'un point de vue socio-économique, les résultats pour Liège sont assez faibles puisque le revenu moyen par habitant y est inférieur à celui de la Wallonie ainsi qu'à la moyenne pour les villes FEDER. Sa croissance durant la période 2001-2014 a été plus faible que celle des autres références. Ce déficit de croissance tend à soutenir les disparités entre les niveaux de revenu moyen par habitant. Au niveau du chômage, la situation à Liège est plus préoccupante puisque la ville connaît le taux de chômage le plus élevé de toutes les villes FEDER et sa croissance, de 2,8% entre 2001 et 2014, n'a pas contribué à une résorption. L'aide sociale est très présente à Liège puisque plus de 7% de la population de 18 à 64 ans sont bénéficiaires d'un revenu d'intégration sociale et cette part de la population est

en augmentation depuis 2003. Liège est le pôle FEDER où la part de bénéficiaires d'un revenu d'intégration est la plus grande. En conclusion, du point de vue socio-économique, Liège présente des résultats interpellant :

- Un revenu moyen par habitant faible dont la croissance depuis 2001 est moindre que celle des autres villes FEDER ;
- Un taux de chômage élevé accompagné d'une forte croissance ;
- Une part de bénéficiaires d'un revenu d'intégration très élevée et en croissance depuis 2003 » ("Atlas des 12 villes FEDER de Wallonie: 4.5 Liège," 2018).

D'un point de vue de la mobilisation des citoyens afin de faire entendre leurs droits, on peut trouver des éléments via les créations de comités de quartiers. Les comités de quartiers sont des relais

pour les autorités afin que les citoyens ensemble, prennent position pour leur lieu de vie. On remarque sur cette carte que tous les quartiers n'ont pas de comité.

Dans le résumé non-technique du RIE ( rapport d'incidence environnementale) du permis du tram, on peut lire ceci concernant les réclamations faites par les citoyens : « Le contenu a été inventorié. Il se répartit entre des propositions et demandes ( 38%), des remarques et observations ( 36%), des questions (20%) et des alternatives (6%). Il concerne principalement l'ensemble de la ligne, le quartier Fragnée/Guillemins, Sclessin et Avroy/Blonden. Les quartiers de Jemeppe et Bressoux sont par **contre très peu représentés** » ((Société Régionale Wallonne du Transport, 2013b).

« l'UCM a mené une enquête auprès de ses adhérents directement concernés. Elle montre que d'un quartier à l'autre, les préoccupations sont différentes. On notera en particulier que les adhérents de Feronstée sont assez inquiets, tout comme ceux de Jemeppe-Sur-Meuse, tandis que ceux du quartier Nord et de Herstal sont plutôt favorables, tout comme ceux du boulevard d'Avroy, qui craignent toutefois un report de clientèle vers les pôles périphériques. **Les adhérents de Sclessin se sentent peu concernés/informés** » (Société Régionale Wallonne du Transport, 2013b).

Est-il étonnant, au vu de la littérature sur les inégalités environnementales, que deux quartiers moins aisés (Sclessin et Bressoux) soient moins représentés ? Cela semble corroborer les inégalités et la plus faible mobilisation des personnes vivant dans ces quartiers-là.

Pour la Wallonie, le texte de Zoé Lejeune, « L'environnement comme source d'inégalité ? pauvreté et désengagement citoyen dans la ville », établit des rapprochement entre les inégalités environnementales et le fait d'avoir un emploi, par exemple. La présence de pollution dans l'air est presque multipliée par deux pour un demandeurs d'emploi par rapport à une personne qui travaille. Les populations plus vulnérables vivent, en général dans des zones urbaines plus denses ou il y a plus de problèmes environnementaux, car le choix de leur logement est essentiellement économique (Lejeune, n.d.). Au contraire, les personnes plus aisées préfèrent les localisations en périphéries, dans des zones résidentielle. Dans ce cas, on peut voir ici que les choix économique sont grandement réduits pour la ville de Liège. Ceci est dû aux revenus d'intégration qui sont très présents en ville. En plus de cela, le niveau de revenu plus faible que la moyenne

Néanmoins, la ville n'apporte pas que des aspects négatifs, « bien que dans les centre-ville il y ai plus de densité et potentiellement plus de pollutions, il y a également une série de service de première nécessité. Ces services peuvent être vu comme une compensation par rapport aux nuisances dues à la localisation. Cette situation offre aussi des possibilité pour améliorer l'accès à l'emploi et aux formations » (Lejeune, n.d.).

Le tram peut-il aider à compenser les nuisances de l'urbanité grâce aux services de mobilité qu'il procure aux urbains ? Il semblerait que ce ne soit pas garanti. « Le projet actuel traverse la ville sans s'y arrêter assez souvent. Le risque est de voir ce type de tracé désintéresser le public qu'il doit principalement viser : les habitants des zones traversées » (De Wispelaere, 2012).

« Les problèmes environnementaux sont également des problèmes sociaux, les deux sont socialement construits, on peut donc en déduire que ce sont le résultat de construction sociales. Par

construction sociale, on reprend la notion dynamique du problème ainsi que le fait que les fondements ne sont pas clairement identifiables, objectifs ou visible ». (Lejeune & Teller, 2016)

Afin d'objectiver les variables socio-économique, Zoé Lejeune a créé un indice socioéconomique basé sur 6 critères objectifs : « le revenu médian, taux de chômage, part des noyaux familiaux avec enfant(s) de moins de 18 ans en situation de monoparentalité, part des ménages isolés au sein des ménages, part des bénéficiaires d'un revenu d'intégration sociale dans la population en âge d'activité, taux d'emploi » (Lejeune et al., 2012). Ces 6 critères permettait de mettre en lumière les inégalités environnementales.

Certains organismes, comme la Délégation Interministérielle à la Ville, en France, admettent qu'il est impossible de viser une mixité sociale dans des quartiers dont l'environnement est dégradé (Emelianoff, n.d.).

### **Action publique :**

« Pour limiter les inégalités environnementales et les inégalités socio-économique, il faudrait que l'action publique/ politique prenne en considération ces disparités et soit attentive à mettre en place des politiques qui favorise la participation de public diversifiés » (Lejeune, n.d.).

C'est ici que la question du tram, comme décision d'action publique d'amélioration de la mobilité, intervient. Si le tram est vu comme un instrument d'action publique visant à rétablir les inégalités, rééquilibrer les deux rives, venir en aide aux populations en difficulté,... cela peut être un instrument de mobilité mais également de socialisation dans les quartiers en difficulté. Cette vision des inégalités et la volonté (politique/ technique) qu'il y a eu en créant le tram sera abordée dans la partie faite sur base des données d'entretiens.

### **Problème de « la visibilité sociale » :**

La qualité de l'air, par exemple, bien que grave, n'est pas un facteur qui peut permettre aux populations qui ne se manifestent pas d'habitude de se manifester. Pourtant, la pollution atmosphérique générée par les voitures ou bus qui polluent, est réelle et bien réelle. Comme mentionné plus haut dans la présentation du tram : « La congestion due au transport routier est à l'origine de gaspillages considérables estimés à 1 pour cent du produit intérieur brut de l'UE (100 milliards d'EUR) et qui vont croissant . Le transport routier est également une source importante de pollution atmosphérique, ce qui constitue une grave menace pour la santé publique. Les usagers des transports et surtout les habitants des villes européennes, lesquelles souvent ne respectent pas les normes de qualité de l'air fixées par l'UE, en subissent les conséquences. Les effets sont graves ; presque trois fois plus de personnes meurent prématurément dans l'UE en raison des émissions polluantes liées aux transports que d'un accident de la route , tandis que des millions d'autres sont atteintes, leur vie durant, de maladies respiratoires et cardiovasculaires » (Commission Européenne, 2017).

Les effets de la congestion routière sont graves et mortels. Néanmoins, ceci n'est pas un élément assez visible pour mobiliser les personnes non sensibilisées.



### 3. LA PLACE DE LA SCIENCE DANS LES INÉGALITÉS ENVIRONNEMENTALES.

Pour certains auteurs, les inégalités environnementales, les inégalités écologiques et la justice environnementale sont comparables. Cyria Emelianoff explique cette confusion entre justice environnementale et inégalités environnementales. Bien que ce soit d'ailleurs à côté du sujet précis de ce travail, il semble intéressant de voir une autre piste qu'aurait pu prendre ce travail. Cette dimension est également, selon elle, une partie des inégalités environnementales. La justice environnementale consiste à protester et revendiquer ses droits en situation d'inégalités environnementales.

« Le mouvement des inégalités environnementale et de justice sociale conduit, en Amérique du nord, les politiques publiques à prendre certaines précautions, relatives en particulier à l'évaluation des risques, mais sans changer fondamentalement la donne. Qu'en est-il en Europe ? La fragilité des connaissances est-elle vouée à paralyser l'action publique, qui montre pourtant un début d'intérêt pour cette question ? Comment articuler déficit d'information et responsabilité politique ? Si les données scientifiques servent souvent à éclairer l'action politique, à garantir sa rationalité, à la recadrer ou à la cautionner parfois, à l'inverse, le déficit d'information légitime l'absence de prise de décision. Le politique ne saurait être tenu responsable de problèmes non encore établis ; non établis car non investis par la recherche scientifique, dans le cas des inégalités environnementales. Les victimes qui font état des problèmes, qui les incarnent, ne sauraient suffire à apporter une preuve, en l'absence de preuve « scientifiquement construite ». Les points aveugles de la recherche seraient donc voués à conforter les angles morts de l'action politique, dont ils seraient en partie le résultat » (Emelianoff, n.d.).

« Cette relation entre connaissance scientifique et action politique soulève des problèmes aigus pour tous les sujets émergents. L'absence de faits construits nourrit des dénis chez un certain nombre d'acteurs et de responsables institutionnels ou politiques : nous serions tous affectés par les pollutions et risques environnementaux, aléatoirement et indépendamment de notre condition économique et sociale, jusqu'à preuve du contraire. L'indétermination justifie le statu quo politique et le report de l'intervention publique, qui devrait être mieux informée, ce qui nécessite préalablement de construire une information statistique et scientifique. Le déficit de connaissances tend à couvrir et cautionner l'inaction politique par rapport au inégalités environnementales » (Emelianoff, n.d.).

« La question des inégalités environnementales fait partie d'une catégorie de problèmes ignorés, dans le contexte européen, aussi bien par la recherche que par les mouvements sociaux ou les syndicats. Sans pression importante de la part des scientifiques, des salariés ou des citoyens, les politiques publiques ne sont évidemment pas portées à lutter contre ces inégalités, et à assumer de leur propre chef un nouveau type de responsabilité. Ces savoirs empiriques et inductifs ont peu de porte-parole et de reconnaissance. Les questions qui se posent sont dès lors les suivantes : les dispositifs de mesures et les nouvelles statistiques capables d'apprécier, comparer, quantifier les inégalités environnementales constituent-ils un préalable indispensable à l'action ? L'intervention politique doit-elle être reportée dans le temps, en attendant que les nouveaux observatoires chiffrerent une réalité à la fois intuitive et parfois criante ? Existe-t-il des alternatives à l'absence de connaissances

scientifiques ? Quelle place accorder aux savoirs non scientifiques ? Qu'en est-il de la responsabilité scientifique dans la non identification de problèmes lourds ? Face à de telles impasses, n'est-il pas nécessaire de reconsidérer la légitimité des différents types de savoirs ? »(Emelianoff, n.d.)

La concertation d'un projet tel que le tram, doit être co-construite et prise en compte de façon générale mais aussi d'un point de vue des inégalités. « L'observation communautaire ne remplace pas l'observation scientifique mais révèle des inégalités silencieuses, à condition qu'une écoute se construise, de la part des pouvoirs publics et des scientifiques, pour prendre au sérieux cette inégalité vécue et reconsidérer peut-être la nature des inégalités » (Emelianoff, n.d.). C'est une des raisons pour lesquelles la question de la concertation et de la prise en compte des avis publics a été posée aux intervenants, afin de ne pas écarter cet aspect.

Les inégalités environnementales, lorsqu'elles se confondent avec la justice environnementale, constituent une limite de ce mémoire. L'ambivalence de ce cadre qui est, d'une part, entre les mains des techniciens et scientifiques et, d'autre part, entre les mains des profanes qui réclament justice, aurait mérité deux recherches et deux enquêtes.

Le tram est un projet de grande ampleur, pour la ville. Il permet un réaménagement de l'espace public, ainsi que du réseau de transports en commun. Ce projet a deux effets directs prévisibles mais également de nombreux effets indirects qu'on ne saurait prévoir aujourd'hui. Pour cela, j'ai décidé de m'attarder sur le point de vue défendu par les décideurs, les politiques et les techniciens. Néanmoins, il aurait fallu, dans le cadre d'une recherche exhaustive, intégrer les citoyens et analyser la façon dont ils font valoir leurs droits, leurs connaissances, et le déficit d'informations dont ils sont victimes.

#### 4. MÉTHODOLOGIE DES ENTRETIENS

Dans le cadre de ce travail de fin d'études, l'essentiel des données est issu des entretiens. Les entretiens semi-directifs sont une façon de procurer, via le discours des acteurs, des données brutes et qualitatives. Un entretien semi-directif ou compréhensif est une formalisation d'un savoir-faire concret issu du terrain, qui est un savoir-faire personnel. C'est une méthode d'entretien qui emprunte beaucoup aux techniques de recherche qualitative, notamment aux techniques ethnologiques mais également aux techniques habituelles d'entretiens semi-directifs. D'un point de vue plus concret, c'est un aller-retour permanent entre compréhension, écoute attentive, analyse critique et prise de distance (J. Kaufmann, 1996).

Il faut, au préalable de cet entretien avec des acteurs, préparer un guide d'entretien. J'ai réalisé un guide d'entretien général, avec l'aide de monsieur Teller. Une fois que l'entretien terminé, deux étapes se succèdent, afin de déconstruire et reconstruire les données récoltées. Premièrement, un travail de retranscription est entrepris. La seconde phase est le codage. Le fait de coder un texte est une étape charnière entre deux autres étapes constitutives de toute recherche : le « terrain » et l'interprétation des données. Il consiste à repérer et extraire les principaux thèmes abordés par les acteurs en relation avec la question ou la problématique de recherche. Cela permet d'organiser ces thèmes entre eux (hiérarchiser, faire des sous-thèmes, envisager les relations entre les thèmes). Le fait de coder implique de structurer les discours, via différents thèmes. Ces thèmes ne sont pas construits sur des *a priori* mais au fur et à mesure, dans un premier temps, et puis reconstitués afin de répondre



aux catégories des inégalités environnementales. C'est un aller-retour permanent vers les données. Il ne faut surtout pas, dans cette étape méthodologique, perdre de vue l'objectif de répondre à la question : « quelles visions du monde ont conduit au projet du tram de liège ? Analyse des inégalités environnementales grâce à la technique d'enquête par le terrain. »

Au vu de l'état d'avancement du projet, on peut dire que c'est un sujet « chaud ». Mon travail ne doit pas porter un discrédit sur une opinion ou une autre. Pour cette raison, sur les conseils de mes promoteurs, les personnes interviewées seront anonymisées et présentées par leurs rôles respectifs.

## 5. ACTEURS IMPLIQUÉS

### 5.1 CARTOGRAPHIE

Il y a plusieurs façons de distinguer les groupes d'acteurs. On peut les distinguer selon l'intensité de leur relation au projet. Les **acteurs touchés** sont ceux que le projet affecte directement : les habitants, les propriétaires ; les **acteurs concernés** sont ceux qui ont un rôle dans la marche du projet : les élus, les administrations ; finalement, les **acteurs intéressés** sont ceux qui s'impliquent plus ou moins ponctuellement sur un aspect ou l'autre du projet : les associations, les experts, les mandataires, les journalistes... Il peut aussi être pertinent de distinguer les acteurs privés (habitants, propriétaires) (Villedurable.org, n.d.). J'ajouterais, à ces catégories, les acteurs indirects, c'est-à-dire tous les acteurs potentiellement impactés dans la suite du projet.

Il y a un point d'attention avant de repérer dans l'instance qui est la personne concernée car le projet a été approuvé en 2008. Pour les personnes politiquement impliquée, il se peut que ce ne soit plus la personne qui a été dans le dossier du tram qui est toujours au pouvoir. Il faut donc pour chaque fonction repérer la personne qui était au pouvoir au moment de la décision, donc aux alentours de 2008-2012.

#### Les acteurs non humains :

ils sont importants pour le développement du tram de Liège, il y a le PUM et le PPP qui sont directement impliqués au sein même du projet. Néanmoins, il y a bon nombres d'instruments notamment d'aménagement du territoire et autres instruments techniques qui ont joué un grand rôle dans le projet. ( comptages, cahier des charges, études des « 14 axes »...). Une partie de ces instruments sont repris précédemment dans la chronologie des instruments en section B3. Les acteurs non humains ne sont donc pas à écarter.

Le PPP (Partenariat Public Privé) a un rôle un peu plus concret car il a permis la réalisation du projet. Le PPP se compose du consortium Tram'Ardent, ainsi que de sociétés du groupe Colas, dont Colas Belgium et Colas Rail Belgium, du constructeur de matériel roulant espagnol CAF et de la financière DIF (Keskistam.eu, 2018). Sans ce partenariat, la Région wallonne n'avait pas la possibilité de financer le tram. De plus, l'Europe se veut plus libérale dans les investissements, notamment au niveau des infrastructures, il a donc fallu adopter ce partenariat pour rendre possible ce projet.

### Les acteurs concernés :

- Les acteurs européens du projet sont : la BEI (la Banque européenne d'investissement) qui a validé le PPP, Eurostat qui contrôle les comptes et a validé le financement (après trois tentatives). Et la Commission européenne/parlement européen pour leur volonté de mobilité douce.
- D'un point de vue de la Région wallonne : la région en elle-même (commission et parlement wallon pour appuyer le projet).
- La Ville de Liège est un acteur, en soutenant le projet activement. La ville de Liège est également l'un des bénéficiaires du projet : il l'encourage plus qu'il ne le met en œuvre. Dans une motion, après un refus d'Eurostat, la ville de Liège encourage le tram, mais mentionne que ce n'est pas son projet, mais bien celui du gouvernement wallon : « Considérant la décision du Gouvernement wallon de construire une ligne de tram à Liège... » (Lonhay & Klenkenberg, 2015). Son implication transparait dans la création d'une plateforme d'information relative au tram anciennement « keskistram.eu » et maintenant « letram.be ». Les acteurs impliqués au sein de la ville de Liège sont nombreux : le bourgmestre, l'échevin de la mobilité, l'urbanisme...
- La société du TEC participe activement, notamment, dans la réorganisation des lignes de bus. Considérant que les chauffeurs de bus seront pour certains remplacés par des conducteurs de tram, certains chauffeurs peuvent être embêtés par cette situation. Dans le but d'avoir un point de vue plus global, j'aurais pu rencontrer un responsable du TEC (nouvellement OTW) qui aurait expliqué, concrètement, le réseau de bus en quoi il va être transformé, les stations de transfert modales... Évidemment dans la catégorie du TEC, on doit prendre en compte les usagers qui n'ont pas le choix de changer leur façon de voyager.

### Les acteurs touchés:

- **Citoyens** : cette catégorie est vaste et peut être subdivisée en plusieurs groupes :
  - Les comités de quartier ;
  - Les citoyens pour leurs soutiens, lors notamment de la pétition en faveur du tram lors du troisième refus de Eurostat ;
  - Les futurs riverains du tram, qu'ils soient automobilistes ou usagers de transports en commun ;
  - Il y a aussi deux avis sur les citoyens : ceux qui voient leur mobilité facilitée grâce au tram et ceux qui n'ont pas cette chance (arrêt de tram moins proche que l'arrêt de bus auparavant, les citoyens de l'autre axe de la ville...)
- Dans les citoyens se retrouvent également les groupes faibles de la population.
  - Les étudiants : ils sont un groupe faible, en raison de leur absence de revenu et de leur âge. Ils sont également dépendants des transports en commun. On peut voir notamment sur le site de l'Uliège qu'il est déjà question du tram sur leur page de mobilité, même avant le début des travaux (Uliège, n.d.). Néanmoins, en 2013, l'Université de Liège avait

peur que le tram n'ait un impact négatif sur la mobilité, en rapport avec l'université, car le rapport d'incidence limitait l'importance des flux en direction des sites universitaires (Université de Liège, 2013).

- Les personnes âgées : « Point 45 invite la Commission et les États membres à promouvoir des plans de mobilité urbaine et rurale durable qui soient justifiés par l'intérêt public et qui intègrent tous les nouveaux modes de transport en vue de soutenir le déploiement d'un système de transport de passagers multimodal, d'améliorer la mobilité et la qualité des services fournis aux citoyens, y compris les personnes âgées et les personnes handicapées, en leur proposant des solutions alternatives, et d'internaliser ou de réduire les coûts environnementaux et sanitaires externes pour les villes tout en encourageant le tourisme » (Parlement Européen, 2018). Les personnes âgées font partie des groupes faibles, ils sont dépendants de la mobilité et ont été pris en compte dans les plans de mobilité.
- Les personnes en situation précaire. « La Commission vise à renforcer une mobilité propre, compétitive et connectée et à améliorer les services de mobilité pour les citoyens, en particulier pour ceux ayant de faibles revenus » (Commission & Les, 2017). Ce point qui vise à dire que les personnes en situation précaire vont avoir leur mobilité renforcée est évidemment à tenter d'infirmer ou affirmer dans ce travail.

Dans le but d'avoir une tendance générale, et non pas de lisser la situation, voici les résultats d'un sondage réalisé en 2009 : « Lors de notre sondage Ispos-Vers l'Avenir, organisé à six mois des élections communales, 69 % des Liégeois ont répondu "pour". Autrement dit, 7 Liégeois sur 10 aimeraient revoir ce moyen de locomotion, qui a entièrement disparu de la Cité ardente en novembre 1967. Parmi ces sondés convaincus : 71 % de femmes, 70 % d'actifs, 70 % de 35 ans et plus et 70 % appartenant aux classes sociales supérieures » (Terre et hommes, 2009).

- **Les automobilistes** qui seront contraints d'utiliser le tram et les parking relais.
  - Il y a des automobilistes favorables à cette idée (notamment dans le focus group réalisé dans un travail d'autres étudiants [Browet et al., 2018]).
  - D'autres automobilistes y sont contraires. J'ai pu trouver une pétition, datant de 2016, faite par un automobiliste qui juge que « ce tracé va certainement augmenter les bouchons en centre-ville, or il me semblait que le tram était avant tout là pour améliorer la mobilité, ou est l'erreur !!! Ils souhaitent peut-être interdire la voiture au centre-ville. Pour ma part, je ne viens déjà pas beaucoup au centre-ville à cause de ces bouchons, et si maintenant le tram arrive avec ce tracé, il y a beaucoup de chance que je ne vienne plus au centre-ville, car la situation sera de pire en pire » [Mars, 2016]. Cette pétition est close et n'a obtenu que 13 signatures.

C'est donc un point de vue qui semble marginal ou, tout du moins, mal représenté par cette pétition, mais qui mériterait, néanmoins, d'être approfondi.

### **Les acteurs intéressés:**

- D'un point de vue technique : la SRWT est à la manœuvre de ce projet. Elle se charge de constituer le PPP et le bureau d'étude d'incidence. Dans un premier temps, j'avais vu cet acteur comme un acteur indirect et purement technique. Après la réunion du 4 janvier durant laquelle François Schreuer donnait son avis sur le PUM, il a semblé évident que les bureaux d'études (pluris et transitec notamment) sont des acteurs directs, car leur implications sont certes techniques mais également politiques, dans l'orientation des recommandations. En expliquant son point de vue sur le PUM, François Schreuer a lourdement insisté sur le rôle des bureaux d'études. Ils n'ont pas listé les options possibles et laissé le choix de ce qui allait être fait de façon démocratique. « Le consortium de bureau d'incidence composé de Pluris et Transitec, fait non pas juste des études par rapport à la mobilité, mais émettent des recommandations. Le PUM est donc un instrument qui possède une dimension scientifique et une dimension politique. Néanmoins, un bureau d'étude n'aurait pas dû avoir ce pouvoir politique. C'est donc un acteur majeur dans la mobilité liégeoise » (Schreuer, 2018).
- D'un point de vue technique, en plus des bureaux d'études, il y a Urbagora qui peut apporter des informations sur le tram. Urbagora est une association qui promeut le débat citoyen sur différents enjeux, notamment la mobilité et l'aménagement du territoire.
- Les comités de quartiers : plusieurs comités de quartier et associations liégeoises ont créé un site internet ([tramliege.be](http://tramliege.be)) pour « favoriser l'implication du plus grand nombre dans le débat public »

### **Les acteurs indirects:**

- Dans les acteurs associés, on peut également y voir le tourisme. Une ville avec un tram est plus attrayante (a priori) donc il serait intéressant de voir les retombées du tram sur le secteur du tourisme. Les acteurs à mobiliser au cas où cet aspect serait retenu sont les guides touristiques ainsi que l'office du tourisme.
- Il en va de même pour les parkings du centre. Si des parkings relais moins onéreux sont proposés, quel est l'avenir des parkings dans le centre ? C'est un aspect minoritaire et qui n'est encore que de l'ordre de la spéculation, vu l'avancement du projet mais cela reste un aspect à prendre en considération.
- Les personnes qui gèrent les parkings couverts privés en centre-ville : que va-t-il advenir de leur commerce ? Vont-ils avoir plus de clients grâce au tram ou est-ce une possible faillite qui les attend ?
- Les activités commerciales ciblées sur les personnes se déplaçant en voiture, comme par exemple la Médiacité ou Belle-Île pour les centres commerciaux.
- Au vu du tracé du tram, proche de celui du rail, il serait intéressant de prendre contact avec quelqu'un ayant des connaissances sur cette concurrence.

- L'aménagement du tram inclut des impacts, d'un point de vue de la mobilité mais également de l'aménagement du territoire et, plus particulièrement, des espaces publics.
- Certains événements vont devoir être modulés avec l'arrivée du tram, notamment la batte. Bien que le tram ait un parcours normalement différent le dimanche, le marché sera perturbé au moins durant les travaux (TodayinLiège.be, 2018).
- Le marché immobilier sera également impacté par l'arrivée du tram mais on ne peut pas encore prédire dans quelle mesure il le sera. En effet, le tramway entraîne une valorisation des prix de l'immobilier car il s'agit d'un argument de vente. L'effet du tramway sur l'immobilier est indiscutable (Immotram, n.d.). Du point de vue des promoteurs et des propriétaires, cet impact sera positif. Par contre, il sera négatif pour les locataires qui vont subir l'augmentation des loyers, dans les années à venir.
- Un dernier acteur indirect est le transport de marchandises. Dans le PUM, il n'est que très peu question du transit de fret et de ses impacts. Ici, la question des transporteurs, qui devront éviter le tracé du tram, est posée également. Il y aura certainement des impacts logistiques sur les itinéraires des camions.
- Et beaucoup d'autres... Il y a certainement bon nombres d'acteurs que je n'ai pas su identifier, tant que maintenant, et qui se révéleront au fur et à mesure de l'avancée du projet.

Pour conclure ce point, les acteurs peuvent avoir différents rôles, différents niveaux d'implications. En effet, dans un projet d'aussi grande ampleur que le tram, qui est voué à changer les dynamiques de la ville, énormément de personnes sont potentiellement concernées. Il n'y a d'ailleurs pas que des personnes qui sont concernées, les acteurs non-humains ont également leur importance.

Cette cartographie a été faite, dans un premier temps, afin de tenter de dresser un tableau des enjeux, des tensions que représentaient le tram. Après l'élaboration de la question de recherche qui, dans un premier temps, rappelons-le était « le tram pour qui ? », le tout dans un contexte de projet, j'ai sélectionné, avec l'aide de monsieur Teller, des acteurs techniques et impliqués dans le projet. Avec un autre cadre analytique, ou à l'occasion d'une recherche plus vaste, il serait pertinents d'interviewer également des profils tout à fait différents.

---

## 5.2 LA PLACE DE LA CONCERTATION DANS LE PROJET.

La place du citoyen peut être exprimée via le PUM qui est soumis à une enquête publique, avant sa mise en application. Néanmoins, ce plan n'a pas une valeur contraignante. Cependant, il est à souligner que le PUM indique, dans son introduction, qu'il est nécessaire de concrétiser ce document « avec l'appui des usagers, de la population » (Pluris et al., 2018). Qu'en est-il réellement ?

Lors des deux réunions auxquelles j'ai assisté, j'ai très clairement vu la place limitée laissée au citoyen. Durant la réunion de la SWRT, le PUM était présenté de façon très académique, dans un mode de transmission du professeur vers le public qui est jugé ignorant. Cette séance était intitulée « séance

de consultation publique », alors qu'il n'était aucunement question de consultation mais d'informations allant dans un sens unique, suivies de questions-réponses. Lors du cours de sciences citoyennes dispensé par monsieur Mélard, la consultation publique était définie comme « la mise en place de consultation du public (via des groupes de réflexion, referendum, enquête...) et mettre en place des espaces de délibération avec des interactions réciproques. C'est une hypothèse que le citoyen peut apporter quelque chose à la prise de décision ». Bien qu'il y ait une enquête publique, ce n'est pas réellement une séance de consultation du public. À la fin de cette présentation, l'enquête publique, via le formulaire en ligne, a été expliquée, or ce formulaire est très complexe à appréhender. On peut y exprimer son avis, concernant des points précis du document de référence. Pour cela il faut être très informé et avoir la motivation de réaliser cette tâche rendue pénible. Le citoyen lambda n'est intégré à ce processus de diffusion et d'ouverture qu'au travers de l'information transmise par d'autres, soit par les nouvelles technologies, soit par des outils classiques que sont les réunions et les débats publics. Nous considérons — Urbagora — que cette participation du citoyen autour d'enjeux essentiels à ses conditions et à sa qualité de vie reste trop limitée au regard des défis et des questions que pose le PUM (Piddu, 2018).

Il est clair que dans cette séance, la participation du public est limitée et tâche de le rester. L'implication du citoyen est superficielle. Même les données sur bases desquelles le PUM a été réalisé ne sont pas accessibles au public. En cela, le PUM peut faire dire ce qu'il veut aux données sans qu'il soit possible de vérifier.

Outre l'enquête public, lors de la réunion il s'est avéré que le PUM n'a suscité une controverse que quasi exclusivement concernant la possibilité de réaliser la liaison CHB. Cette liaison est une autoroute allant de Cerexhe- Heuseux- Beaufays. « La liaison CHB est un projet de tronçon autoroutier entre Cerexhe-Heuseux et Beaufays ( à l'est de Liège). Une idée désuète qui date des années 60. Le tronçon traverserait des zones naturelles relevées pour leur intérêt biologique. En plus du désastre environnemental qu'elle produirait, d'autres nuisances d'une importance capitale en découleraient: problèmes de mobilité, exode urbain (Liège et Verviers), périurbanisation massive,... Les avantages de cette liaison? Nous les cherchons toujours. C'est pourquoi nous restons convaincu de son inutilité et de l'importance de conserver cette zone naturelle » (groupement CHB, n.d.).

Ce projet a suscité de vifs combats de la part des habitants, entre autres, afin qu'il ne se réalise pas. Ils ont même, à l'époque, mis en opposition la création de CHB et du tram, par le slogan : « non à CHB oui au tram ».

« Il n'est pas question ici de refaire les débats qui ont conduit, in fine, à l'abandon par le gouvernement wallon, sous l'actuelle législature, de cette fameuse liaison CHB. Le fait demeure que la création d'un tram a été substituée à ce projet autoroutier » (Thoreau, 2012). Le tram aurait donc été le fait du collectif « stop CHB » qui, désireux d'un axe structurant, s'est rabattu sur le tram, au détriment d'une liaison autoroutière. Les deux projets de mobilité sont bel et bien liés, puisque l'un a permis l'autre semblerait-il. Pourtant, lors de ces réunions, il semblerait que CHB attire toujours l'attention et la crainte.

Dans le plan de mobilité, quelques options sont reprises, telles que le tram, le réseau cyclable, cette liaison autoroutière , etc... . Or, lors des réunions d'informations concernant le PUM, il a été la majorité du temps question de cette liaison autoroutière qui n'est pas planifiée pour être réalisée,



tandis que l'arrivée du tram n'était pas grandement expliquée, lors de la présentation. En conséquence, elle n'est aussi que très peu abordé par les riverains, lors des questions réponses.

Les citoyens ont pu réagir, également, lors de l'enquête publique sur le tram. L'enquête publique est un processus obligatoire lors de la demande de permis. Celle-ci s'est déroulée en 2012. Il y a eu une séance d'informations, durant laquelle les participants pouvaient poser leurs questions. « Durant les 15 jours suivant la réunion d'information, toute personnes désirant s'exprimer au sujet du projet pouvait le faire par courrier. 176 ont été reçus, totalisant 229 signatures. Plus de 70 de ces courriers provenait du quartier Fragnée /Guillemins,... » (Société Régionale Wallonne du Transport, 2013b).

« Le contenu a été inventorié. Il se répartit entre des propositions et demandes ( 38%), des remarques et observations ( 36%), des questions (20%) et des alternatives (6%). Il concerne principalement l'ensemble de la ligne, le quartier Fragnée/Guillemins, Sclessin et Avroy/Blonden. Les quartiers de Jemeppe et Bressoux sont par contre très peu représentés » (Société Régionale Wallonne du Transport, 2013b). Après cette inventaire, les points principaux ont été évoqués et synthétisés, dans le rapport non technique de l'étude d'incidence. Mais est-ce que ces remarques ont été prise en compte ou juste consignées dans le RIE ?

Selon l'association UrbAgora, « le choix, par la SRWT, d'une procédure opaque dans la désignation d'une Assistance à la maîtrise d'ouvrage qui se révèle in fine être l'auteur du projet (au détriment d'un concours d'architecture ou d'autres procédures visant à créer une émulation et à intégrer les multiples dimensions qu'il concerne dans la réalisation d'un tel projet) ou l'absence d'un organe permanent de concertation ouvert au public, aux associations, aux représentants des travailleurs,... expliquent sans doute en partie cette médiocrité » (UrbAgora, 2012).

Plus loin que le manque d'inclusion des citoyens dans ce projet, il en découle, selon cette association, le manque d'intégration des dimensions créées de la médiocrité. Ces mots lourds de sens reflètent au combien certains acteurs trouvent regrettable la façon dont l'arrivée du tram a été (non-)négociée.

Il est étonnant qu'un projet de telle ampleur soit passé, sans susciter une forte controverse. Le tram représente, en effet, des travaux conséquents qui vont modifier le fonctionnement de la ville. Pourtant, les citoyens ne se sont pas mobilisés contre.

« Dans un silence relatif, de très nombreuses décisions concernant le tram liégeois viennent d'être arrêtées (en 2013) par le conseil communal de la ville de Liège et par le gouvernement wallon. Ces deux instances politiques s'en remettent sans autre forme de débat aux choix de la Société régionale wallonne du transport (SRWT). Ainsi, le calendrier initial de 2017 est maintenu. Les options techniques sont progressivement tranchées : le tracé, le design des stations, le cahier des charges, etc. Le tout dans une absence totale de concertation de la population et des forces vives liégeoises, dont l'ULg » (Thoreau, 2013).

« La société civile et les forces vives de l'agglomération liégeoise, comme l'Université de Liège, s'en sont déjà fait l'écho et ont publiquement souligné le manque criant de concertation. En effet, les Liégeois n'ont pas été consultés, de quelque manière que ce soit, sauf en ce qui concerne leurs préférences relatives au modèle de rame. On peut difficilement faire plus cosmétique, comme

dialogue... Pour le surplus, le gouvernement a mis en place une plateforme d'information sur le tram, le site [keskistram.be](http://keskistram.be), qui renseigne les décisions prises a posteriori. Six maigres réunions "d'information des riverains" sont prévues à partir d'avril.

A aucun moment donc, un processus participatif de vaste ampleur n'a vu le jour. Pourtant, au moins trois grands sujets pourraient faire l'objet d'une mise en débat collective, de sorte à faire advenir le tram avec les Liégeois(es), et non pas sans eux, voire malgré eux » (Thoreau, 2013). Les trois sujets qui auraient dû être mis en débat, selon Monsieur Thoreau, sont : le tracé du tram, la complémentarité avec les autres modes autrement dit l'intermodalité. Le troisième point, et non des moindres, est l'adéquation du projet avec les besoins des populations. Sur ces trois sujets qui impliquent directement les populations, leur avis auraient permis au projet d'être plus adapté mais ce ne fut pas le cas.

C'est un modèle d'imposition de la décision par étude, le gouvernement wallon fait du top-down. Une politique top-down est une politique qui est imposée par les instances politiques sur les citoyens. Ce n'est pas un type de politique où le citoyen est concerté, dans la prise des décisions. Le top-down est renforcé par le manque de communication entre les niveaux de pouvoir. Le tram s'est imposé, plus qu'il n'a été choisi. La Région wallonne est à la tête du projet et confie la mise en œuvre au SRWT (Société Régionale wallonne du Transport). La SRWT représente la Région wallonne dans toute la mise en œuvre du projet.

On pourrait donc penser que le citoyen ne s'intéresse pas à ce projet, ou n'en a pas l'opportunité. Néanmoins, les citoyens se mobilisent pour ce projet et ce, à trois moments :

- Avant que le projet ne fasse surface, lors du combat citoyen contre le tronçon autoroutier CHB. La pétition « oui au tram, non à l'autoroute » fut portée par des liégeois ainsi qu'une manifestation portant la même idée (Collectif quel pont pour Tilff?, 2007).
- Lors du second refus : la ville de Liège a créé une pétition, à destination des Liégeois, pour la venue du tram (2016). Ce sera un succès, puisque les Liégeois l'ont signée en masse.
- En plus de cette participation ponctuelle qu'est la signature de pétition, un comité de quartier a produit un site internet, pour l'information sur la venue du tram. En outre, plusieurs comités de quartier et associations liégeoises ont créé un site internet ([tramliège.be](http://tramliège.be)) pour favoriser l'implication du plus grand nombre dans le débat public.

## E. ANALYSE DU RAPPORT D'INCIDENCE ENVIRONNEMENTALE

### 1. QU'EST-CE QUE LE RIE ?

La législation organisant l'évaluation des incidences a été mise en place par le décret du 11 septembre 1985. Ce dernier fut considérablement modifié par le décret du 11 mars 1999, relatif au permis d'environnement, ainsi que par ses arrêtés d'application, entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2002, et par le Code de l'Environnement, arrêté le 17 mars 2005.

Les objectifs des procédures d'évaluation des incidences y sont définis comme suit :

- Protéger et améliorer la qualité du cadre de vie et des conditions de vie de la population, pour lui assurer un environnement sain, sur et agréable ;
- Gérer le milieu de vie et les ressources naturelles de façon à préserver leurs qualités et utiliser rationnellement et judicieusement leurs potentialités ;
- Instaurer, entre les besoins humains et le milieu de vie, un équilibre qui permette à l'ensemble de la population de jouir durablement d'un cadre et de conditions de vie convenables ;
- D'assurer un niveau élevé de protection de l'environnement et de contribuer à l'intégration de considérations environnementales dans l'élaboration et l'adoption des plans et des programmes susceptibles d'avoir des incidences non négligeables sur l'environnement en vue de promouvoir un développement durable.

Le Code de l'environnement reprend, en Annexe VII, le contenu minimal des études d'incidences sur l'environnement. Sur la base de ce contenu, l'étude est structurée en sept parties principales : une introduction (I), les résultats de la consultation publique (II), la présentation du projet (III), le cadre légal dans lequel le projet prend place (IV), l'étude des incidences qui rassemble l'examen de la situation initiale et les impacts environnementaux (V), les mesures d'amélioration proposées (VI), la synthèse (VII), ainsi qu'un lexique et une bibliographie (VIII).

L'étude des incidences couvre un large panel de domaines relevant du cadre physique (sol, eau, air, faune et flore, etc.) et de l'environnement humain (mobilité, environnement socio-économique, acoustique...) (Société Régionale Wallonne du Transport, 2013b).

Dans le cas du tram à Liège, le projet nécessite à la fois un permis d'urbanisme et un permis d'environnement. Il est donc soumis à la procédure dite de « permis unique ». Ce sont les fonctionnaires techniques et délégués qui sont conjointement compétents, notamment parce que la demande porte sur plusieurs communes et est introduite par une personne de droit public. L'étude d'incidences sur l'environnement n'est pas formellement requise pour la ligne de tram en tant que telle mais elle l'est, par contre, pour l'un des projets connexes (le parking relais de Bressoux, dont la capacité est de 892 emplacements) (Société Régionale Wallonne du Transport, 2013b).

## 2. QUELLE PLACE POUR LES MODES DE VIE DANS LE RIE ?

Le tram a de multiples facettes c'est un projet de mobilité, un projet de ville et surtout de projet de transport en commun structurant, un réaménagement des espaces publics, ... voués à modifier les dynamiques de la ville. Le rapport d'incidence environnemental, évalue les incidences. Mais de quelle nature peuvent-être ces retombées ?

L'étude d'incidence mentionne dans son introduction, en tant que le premier objectif de cette procédure, est de « protéger et améliorer la qualité du cadre de vie et des conditions de vie de la population, pour lui assurer un environnement sain, sûr et agréable ». Le troisième objectif est d'« instaurer entre les besoins humains et le milieu de vie un équilibre qui permette à l'ensemble de la population de jouir durablement d'un cadre et de conditions de vie convenables » (Société Régionale Wallonne du Transport, 2013b).

Ceci semble être un bon présage pour le reste du document. Cependant, contrairement à ce qui vient d'être mentionné, les incidences étudiées portent sur la physicalité du milieu, donc sur « l'air, l'eau, le sol, le paysage ». Est-ce que tous ces éléments sont les seuls à composer un territoire ? Est-ce que ces éléments sont les seuls dont le cadre de vie et les conditions de vie dépendent ? Les quartiers ne sont-ils pas aussi des matières dont on doit prendre en compte les incidences potentielles qu'ils pourraient subir ? Ces quartiers vont être modifié, traversés ou ignorés par le tram. Quelles que soient les interactions, il y aura des effets directs et indirects sur ceux-ci.

Avant d'aller plus en avant sur ce que peut nous apprendre (ou pas) le RIE sur ces incidences, voici une définition qui tente, bien que ce soit un sujet multiscalaire, de définir un quartier : « On peut en effet concevoir le quartier comme un ordre spatial, fonctionnel et social. Spatial en ce qu'il fonctionne comme un principe d'organisation spatiale, avec un centre, une périphérie, et des frontières, qui s'inscrit dans un ordre spatial plus large, toujours organisé selon les mêmes principes : l'espace du quartier est une partie de l'espace de la ville, à la fois partie d'un tout et élément spécifique ayant son « identité » et une certaine autonomie.

Fonctionnel, dans la mesure où le quartier se définit par la primauté de la fonction d'habitation (sauf dans le cas particulier du centre-ville), à laquelle il associe un ensemble de services qui répondent aux besoins des habitants, tout cela n'excluant pas quelques spécialisations, commerciales, artisanales, industrielles, pour autant qu'elles n'excluent pas ce qui précède. Social, car le quartier est un lieu d'appartenance sociale, avec ses hiérarchies, ses systèmes d'échange, sa culture et, bien entendu, ses processus de contrôle » (Bourdin & Alain, 2003).

Un quartier est donc un ensemble d'éléments de différentes natures qui, ensembles, coconstruisent un quartier. Chaque quartier est unique car les trois dimensions spatiale, fonctionnelle et sociale sont présentes différemment, à cause des éléments intrinsèques au quartier, sa physicalité, ou des éléments de nature plus humaine ou structurelle qui font son organisation. Les quartiers sont le cadre de vie des habitants. Selon le premier objectif de cette étude d'incidences, on peut traduire que l'amélioration et la protection et la qualité des quartiers est un objectif de ce RIE.

Un des éléments clef de la qualité de vie, selon le cadre des inégalités environnementales, est le logement. Dans le rapport d'incidences environnementales, c'est un point abordé : « le prix moyen des logements présente une grande variabilité au sein du périmètre d'étude. Ils sont

nettement plus élevés dans les communes périphériques (150 à plus de 190.000€ pour une habitation « ordinaire ») que dans les communes centrales. Pour les communes directement concernées, le prix moyen est d'environ 120.000€, soit moins que la moyenne du périmètre d'étude ( 140.000€) et de l'arrondissement de Liège ( 137.000€) » (Société Régionale Wallonne du Transport, 2013b).

Cette citation reprend l'entièreté de ce qu'il est dit dans le RIE concernant le logement. Ceci semble être un peu maigre, surtout au vu des objectifs d'amélioration du cadre de vie de ce document. Les logements, ici, ne sont qu'un coût moyen et en aucun cas un mode de vie. Il n'y a d'ailleurs pas de différenciation quant aux lieux de ces-dit logements.

Concernant les zones qui pourraient être dites sensibles, ou même des quartiers en difficulté, on peut y lire, encore une fois : « Enfin, le long du tracé sont identifiées des zones de friche présentant des enjeux sur le plan socio-économique, à Tilleur, Sclessin, aux Guillemins, à Coronmeuse ou à Droixhe. LiègeTram évalue l'accroissement du nombre d'emplois à plus de 16.000 d'ici 2044 » (Société Régionale Wallonne du Transport, 2013b). Cette étude est au courant des difficultés de certains quartiers, fait de la prospective sur les emplois. Cependant, ces zones ne semblent pas être vues comme des zones d'opportunités. Il n'y a pas de volonté de faire changer, évoluer les situations de ces quartiers, pourtant pointé du doigt comme possédant des difficultés.

L'enjeu de ces quartiers semble être encore beaucoup plus grand car plus loin on peut lire : « En ce qui concerne les commerces, une étude réalisée par un organisme français spécialisé dans les réseaux, les transports et l'urbanisme aboutit à la conclusion, selon laquelle l'implantation d'un tram ne fait qu'accélérer la tendance déjà enclenchée, qu'elle soit positive ou négative » (Société Régionale Wallonne du Transport, 2013b).

Dès lors, s'il est vrai que la situation positive ou négative ne saurait qu'être exacerbée, la situation des quartiers en difficulté est d'autant plus un élément à prendre en compte. Il faut faire les différences entre les quartiers, remarquer les aspérités du territoire et composer avec, afin d'améliorer le futur de l'ensemble de la ville. Cependant, au vu de ce document, le tram ne semble pas avoir été pensé pour rétablir un équilibre. Il ne prend pas compte de l'entièreté de la situation initiale, telle que les composantes sociales et les difficultés de certains endroits. Dès lors, dans le futur, le tram ne saurait rétablir une situation équilibrée.

Lors de la description du projet, non pas quartier par quartier mais tronçon par tronçon, il n'est question que de circulation automobile, modification des voiries, modification de stationnements, ... De temps en temps, une phrase ou deux s'expriment sur le « plan urbanistique » en expliquant vaguement les impacts sur les modes de vie. Voici un exemple concernant le tronçon 6 Avroy « Il faut noter que le tram tel qu'il est prévu boulevard d'Avroy empiétera, en raison de sa plus grande largeur, sur le parc d'Avroy et par conséquent, sur l'espace habituellement utilisé pour des manifestations ( en particulier la Foire d'Octobre » (Société Régionale Wallonne du Transport, 2013b).

Les espaces qui ont une fonction sociale sont-ils pris en compte ? Cet élément présage d'une bonne nouvelle, les modes de vies seraient donc peut-être pris en compte, malgré le manque de réflexion concernant le cadre de vie, les quartiers ?

Plus loin dans le rapport d'incidences, voici un commentaire sur les espaces publics

« Les espaces publics, notamment lors d'évènements, ont une fonction sociale de ces endroits. On peut citer :

- Les rues de Sclessin, proches du stade, qui sont fermées à la circulation lors des matchs de football ;
- Le parc de la Boverie (lieu de promenade et d'évènements) ;
- Les alentours du pont du Roi Albert , envahis par le grand public, lors du feu d'artifice du 14 juillet ;
- Le parc d'Avroy (lieu de promenades et d'évènements, tels que la foire, le cirque, les fêtes de la musique, le 21 juillet...)
- Le boulevard d'Avroy, occupé chaque année par des attraction de la foire ;
- La place Saint Lambert, l'îlot Tivoli, la place du Marché (marché de Noël, fêtes de Wallonie...) ;
- Les quais sur Meuse – Batte – Goffe -Saint Léonard , occupés tous les dimanches matins par le marché de la Batte.
- La place Saint-Léonard, régulièrement occupée par des manifestations de quartiers.

L'espace a donc des fonctions sociales qu'il assume actuellement et qui pourront être renforcées, dans le futur, grâce à la diminution du trafic à ces endroits. » (Société Régionale Wallonne du Transport, 2013b)

Ce commentaire n'est pas une analyse des espaces et de leurs fonctions, c'est une liste d'endroits. Cette liste d'endroits reprend certes certains lieux d'intérêt liégeois. Cependant, même lorsqu'il est question d'enjeux sociaux, ils sont tout au plus cités. Au vu de ces quelques exemples, il semble de plus en plus flagrant que le RIE n'a pas été fait en pensant aux personnes, aux quartiers et aux dynamiques de la ville. Pourtant, quand on reprend les objectifs de ce document, Les quartiers sont un endroit où les modes de vies s'opèrent, un endroit qui représente le cadre de vie des personnes qui y vivent. C'est un élément qui manque au document et, de façon plus large, au projet. Compte tenu du manque d'informations concernant les quartiers et les modes de vie, dans ce document, il sera d'autant plus intéressant de voir ce que l'analyse des entretiens avec les promoteurs de ce projet peuvent nous apprendre sur la place des modes de vie. Le mode de vie étant un rapport au monde, si ce rapport au monde n'est pas le registre prédominant, quel a bien pu être le rapport au monde qui a prévalu ?



## F. PARTIE PRATIQUE : ANALYSE DES ENTRETIENS

Après avoir réalisé des recherches documentaires, afin de percevoir le contexte de la ville, avoir lu les programmes décrivant le tram et ses avantages et inconvénients, lu les législations et tenté de percevoir les enjeux affichés clairement, il est temps d'entrer dans la nuance et de se concentrer sur le terrain.

Les chapitres précédents reprennent les éléments nécessaires, afin d'avoir une vue d'ensemble de la situation. Ceci a permis de comprendre ce qu'est une inégalité environnementale et en quoi Liège peut être sujette à celle-ci. Maintenant, il est temps de voir, via les témoignages d'acteurs, ce qu'ils ressentent, ce qu'ils revendiquent et si, dans leur discours, transparaissent des inégalités. Pour cela, je vais poursuivre avec les mêmes catégories qui ont été utilisées pour expliquer les inégalités environnementales<sup>2</sup>, soit :

- 1. Inégalités liées à l'héritage et au développement des territoires urbains**
- 2. Inégalités d'exposition aux nuisances urbaines et aux risques**
- 3. Inégalités d'accès à l'urbanité et à un cadre de vie de qualité**
- 4. Inégalités dans la capacité d'agir sur l'environnement et d'interpeller la puissance politique pour améliorer le cadre de vie. Le cas de Bressoux.**

Il va de soi que le projet de tram, au stade de projet, ne peut concerner de façon exhaustive chaque aspect de ces inégalités environnementales, car il n'est pas encore possible de savoir comment les effets direct et indirects vont se répartir dans l'espace et sur les populations. Des éléments d'aménagements du territoire et d'aménagement du réseau de bus manquent, afin d'être en mesure de mieux appréhender ces effets.

---

<sup>2</sup> Pour rappel, les explications théorique de ce que reprend le cadre des inégalités environnementales sont reprises dans la section D2, ainsi que D3 pour les applications à la ville de Liège.

## PRÉSENTATION DU PANEL :

Dans le cadre de cette enquête, j'ai interviewé 10 acteurs en lien avec le sujet. Afin de préserver leur anonymat, ils seront codés en fonction de leur profession. Voici une brève description de chacun d'entre eux :

**Responsable comité de quartier 1 (RCQ1)** : un utilisateur de l'ancien tram, son quartier est sur le tracé du nouveau tram. Pas de compétence techniques particulière.

**Responsable comité de quartier 2 (RCQ2)** : Personne représentant un comité de quartier en rive droite. Possède des compétences techniques aigües. Profession technique, personne engagée.

**Ministre de la mobilité ( MM)** : personne politique à la manœuvre pour le projet de tram. Plus haute instance politique du dossier du tram.

**Parlementaire Wallon (PW)**: profil technique, en fonction lors des prises de décisions concernant le tram.

**Échevin de la mobilité (EM)** : personne politique, en fonction lors de la prise de décision concernant le tram. Utilisateur de l'ancien tram.

**Membre d'une association (MA)**: cette association a pour but de promouvoir les débats publics sur des enjeux relatifs à l'urbanisme, la mobilité, l'aménagement du territoire... dans l'agglomération liégeoise. Personne également impliquée à une petite échelle politique. Bien que d'autres acteurs soient également membre de cette même association, ce trait de caractère est présenté majoritairement par cet acteur car dans son discours l'entièreté de sa position ( ou presque) était liée à celle-ci.

**Responsable projet tram (RPT)** : personne engagée dans le but de concevoir et communiquer sur le projet de tram de Liège. Impliqué depuis 10 ans dans ce

**Ancien employé de la SWRT (AESWRT)**: profil technique, habitué aux enjeux de transport. En place lors de différentes études sur le territoire liégeois.

**Professeur émérite (PE)** : Profil technique personne engagée, qui a cherché des solutions de mobilité pour Liège toute sa vie.

**Homme politique (HP)** : personne engagée dans la politique liégeoise tout au long de sa vie. A connu l'ancien tram ainsi que tous les projets de mobilité de la ville de Liège depuis les années 50 jusqu'à aujourd'hui.

Le choix de ces 10 acteurs a été guidé par le cadre d'analyse. Les inégalités environnementales sont décelées de façons chiffrées et donc par des profils plus techniques, de décideurs par exemple. Un des enjeux de ces entretiens étaient de savoir ce qui avait compté, lors des décisions concernant le tram, ce qui a prévalu et à quel moment. Quelles ambitions ? Comment aurait-on pu faire autrement ? Quelle était la place de la concertation ?

## EXPLICATION DES DEUX REGISTRES

Deux rapports au monde différents traduisent les objectifs attendus du Tram'Ardent. Une de ces visions du monde est chiffrée, elle concerne la capacité, la vitesse, les flux. Cette vision du monde est soutenue par des études, des comptages, des écoulement de personne allant d'un point A à un point B. Ces mouvements sont des déplacements et pas de la mobilité. On sait que les personnes vont quelque part mais pas pourquoi, ni dans quel but.

Le deuxième registre fait appel aux modes de vie, qui sont la question sous-jacente de la mobilité. Pourquoi se déplacer ? Qui se déplace ? Etant donné que les personnes se déplacent pour une raison, il faut comprendre ces raisons et les modes de vie qui font ces déplacements. Il s'agit d'ouvrir la réflexion sur ce qu'est un déplacement, plutôt que de les compter.

Les arguments et les critiques des acteurs que j'ai interviewé ont oscillé entre ces deux registres. La nuance avec laquelle il se situent dans ces registres permet d'entrevoir leur rapport au monde, à un moment précis. Ces mouvements d'un registre à l'autre sont très dynamiques.

Le fait que les inégalités environnementales soient perçues, comprises ou prises en compte dépend de la personne mais pas seulement. Certaines personnes occultaient le fait que des inégalités pouvaient être générées par le tram. Ceci n'était, je pense, pas volontaire mais leur rapport au monde était juste trop loin de cette problématique. Il n'y avait pas de connexion entre un moyen de mobilité et des inégalités. Pour cette raison, il semble évident de nuancer leur point de vue, le but n'étant pas de leur faire dire ce qu'ils n'ont pas dit mais de tenter d'interpréter leurs mots, en fonction du registre dans lequel ils s'inscrivent, à un moment donné.

### 1. INÉGALITÉS LIÉES À L'HÉRITAGE ET AU DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES URBAINS

Au-delà de ces questions, plusieurs aspects sont fréquemment apparus, spontanément ou via des relances : les anciens projets de mobilité (l'ancien tram ou les projets non réalisés), ainsi que les débuts du projet de tram actuel qui a d'ailleurs plusieurs façon d'exister par les acteurs.

Pour commencer, chronologiquement, Liège a été la cible de différents projets de mobilité. Ceci a été mentionné, dans la partie contexte historique de la ville. Les acteurs ont souvent soulevé le passé de la mobilité liégeoise. Ici, les constats par rapport à l'historique de la mobilité ne sont pas que physiques. Une partie des personnes qui ont fait référence au passé sont des anciens utilisateurs du tram. Ils font donc appel à leurs propres souvenirs, à leurs ressentis du tram et à ce que cet aménagement leur apportait. Le tram faisait partie intégrante de la ville et est présenté comme tel, dans les entretiens.

Par exemple, lors de mon entretien avec l'homme politique, j'ai commencé par lui demandé de me parler du tram, d'aujourd'hui et d'hier. Il a répondu, des souvenirs pleins la tête « *D'abord, je suis né en 1936, je découvre le tram à Liège dans l'endroit qui est tout à fait typique du Liège des années 30, le carrousel de Saint-Lambert où se croisent les trams et qui est vraiment le centre de la circulation. Il y a d'ailleurs Marcel Conrard qui a fait l'histoire de la place Saint-Lambert et qui reprend quelques photos qui représentent bien l'atmosphère de la ville et de ce qu'était le tram dans ces années-là.* »

La question du tram a immédiatement fait jaillir une histoire, son histoire. Plus encore que des souvenirs, c'était une image précise de ce qu'était la ville où il a vécu, où il a pris le tram et où il a eu une expérience de la ville grâce à ce tram. Compte tenu que le tram était en circulation de 1871 à 1958, ce Monsieur a connu ce mode de transport pendant de longues années, durant sa jeunesse.



Ci-contre, la photo du Liège des années 30 montre la ville, tel que ce monsieur la décrivait. Le tram, plus qu'un moyen de transport, une madeleine de Proust ? Il semblerait bien. Le tramway lui rappelle un lieu bien précis, une époque qui crée de la nostalgie en lui.

L'homme politique a continué dans ses souvenirs, en expliquant la ville, les différentes concessions... Puis est arrivé l'instant où le parallèle avec le nouveau

Figure 12: Carte postale de Liège dans les années 30 (Geneanet, n.d.)

tram est apparu « *un ingénieur voit vite que la ville de Liège est pentue contrairement à ce qu'on croit. Le privé, qui a acheté des concessions, a fait le plus facile. La première concession qui a été construite c'est la ligne nord-sud, ça a été la ligne numéro 1. et le nouveau tram va reprendre le tracé de la ligne numéro un qui suit le fleuve, et donc ne passe pas de colline et suit le tracé...* ». L'ancien tram et le projet du Tram'Ardent semblent être étroitement lié dans son esprit.

Néanmoins, le constructeur du tram privé semble, selon lui, avoir choisi la facilité. Quelles sont les aspects autre que le coût et la facilité qui peuvent compter dans un projet de tel ampleur pour la ville ? En 2008, 60 ans plus tard, les contraintes restent figées sur une question de coûts. Durant ces années-là, choisir la facilité et la possibilité technique était un critère cohérent, c'était le début de l'innovation qu'est le tram, les possibilités étaient peut-être limitées pour cette première ligne. Mais aujourd'hui, quel en est le motif ?

L'ancien tram a forgé l'expérience de bon nombre d'autres personnes vivant à Liège, dans ces années-là, notamment le professeur émérite et le responsable de comité de quartier 1, ainsi que l'échevin.

Pour d'autres, l'histoire représente non plus la nostalgie mais une sorte de regret... Selon l'échevin de la mobilité, « *la pression voiture s'est affirmée de plus en plus nocive au fil des ans et donc on a bien vu qu'on a fait une **grosse erreur en supprimant le tram à Liège**. Je pense qu'il y a eu, dans les années 60, une pression culturelle favorable à la voiture parce que on n'imaginait pas un seul instant les méfaits qu'elle allait provoquer et donc plus ou moins consciemment on a désarmé les trams, les trolley bus etc et on n'a jamais consacré au transport public les financements qu'il méritait* » et plus loin ce même acteur renchérit « *Et donc, le retour du tram m'est apparu essentiel* »

Les modes de vie, qui ont changé et fait évoluer l'ensemble de la ville, ont été une erreur. Les modes de vie d'hier, qui voulaient que la voiture soit un symbole de liberté et de richesse, ont généré des méfaits. Aujourd'hui, il est nécessaire de corriger ces méfaits, en investissant dans les transports publics, pour un retour au tram. Un retour dans le passé est nécessaire, afin de racheter les erreurs des modes de vie précédents, en espérant que les investissements modifient les modes de vie actuels. Il y a donc un aller-retour entre les infrastructures et les modes de vies. Tantôt les habitudes poussent les infrastructures au changement, tantôt les infrastructures influencent les habitudes.

Pour ce responsable du comité de quartier 1 « *J'ai connu l'ère des tram à l'origine et c'était finalement aussi bien structuré mais le tram allait partout. Il allait aussi bien au-dessus de Seraing que au-dessus de Ans, il n'y avait pas de bus en plus. La circulation était différente évidemment.* » Le tram, à l'époque, était bien mais le retour à cette solution ne semble pas être nécessaire. Le contexte est différent entre avant et maintenant. Cet individu, dans la majorité de son discours, marque sa préférence pour la voiture individuelle, « *qui est nécessaire pour se déplacer pour les personnes âgées* ». Cette situation est à contextualiser car cette personne a, elle-même, un certain âge. De manière détournée, elle dit qu'il n'est pas possible pour elle de renoncer à l'utilisation de la voiture. La voiture a représenté, pendant des années, le progrès, la liberté, etc. La voiture a bousculé les modes de vie par le passé, et il semblerait qu'il ne soit pas encore possible de délaissier l'automobile pour un transport en commun.

Donc selon cette ancienne utilisatrice du tram, le réseau historique était efficace mais cette unique ligne que l'on conçoit actuellement risque de ne pas l'être.

De manière similaire, le professeur émérite qui a connu le tram à Liège, ne semble pas convaincu que ce retour en arrière soit une plus-value : « *Il s'est fait qu'à Liège, des gens qui n'ont pas beaucoup voyagé ou pas autant que moi et se sont contenté de regarder ce qui se faisait tout près. Et il y avait des trams. Et donc ils voulaient un tram. Je me suis dit à nouveau, c'est con de vouloir un tram à Liège. Liège c'est une petite ville, aux rues étroites entre les collines, la ville est petite. Alors si on va à Strasbourg c'est plat, et ce sont des villes avec des énormes avenues. Je peux comprendre qu'on y installe des trams mais à Liège, c'est une connerie monumentale.* »

Le responsable du comité de quartier 1 a tendance à penser que le tram n'est pas positif car il obstrue les modes de vie liés à la voiture, alors que le professeur n'est pas favorable au tram qui, selon lui, ne correspond pas à la ville et à sa morphologie propre.

Ce qui est étonnant, lors de ces moments de discussion avec les personnes ayant connu l'ancien tram, c'est qu'ils évoquent inmanquablement le réseau de train ancien : « *D'un point de vue mobilité il y a toujours eu une autre grille qui est celle des chemins de fer, à peu près tout le monde connaît la gare des Guillemins, la gare du palais et c'est le reste d'un réseau de chemin de fer et de gare, avant il*

*y avait des gares plus petites entre les deux (Jonfosse) et entre Herstal, station de Vivegnis, à hauteur de Coronmeuse. Pour aller à Sclessin, c'est plus facile de prendre le chemin de fer pour le standard »*

Finalement, ces aménagements qui visent à réimplanter un tramway, ainsi qu'à rouvrir de plus petites gares, afin de redonner une place intra-urbaine au train, ne sont-ils pas un retour en arrière ?

La voiture était un changement sociétal, l'Europe s'est laissée tenter par le pétrole. Il y a « *une désaffectation des transport en commun qui fait que les personnes s'en servent moins* », selon l'homme politique. Ce phénomène durera jusqu'aux années 80.

*« On doit remonter plus haut que les années 90 ou 2000 que se pose la question de la modernisation du système de transport. A partir des années 70-80, on connaît des tas de projet qui ne se réalise jamais. Il y eu a deux qui sortent du lot : le Safège et le TAU ».* Dans les années 1970, se produisent également les premiers chocs pétroliers. L'abandon des moyens de transport électriques avait été guidé par le moindre coût des bus roulant au prétrôle. Y a-t-il, lors de cette crise économique, un revirement de situation ? Ou est-ce deux éléments isolés ?

D'abord, il y a eu « *Le SAFEGE : qui est un projet de transport aérien avec des pilonnes, un peu comme dans les stations de ski. Ca avait un côté très moderne, futuriste et côté environnement les gens ne sont pas prêts à voir des pilonnes place Saint-Lambert. Le projet ne se fait pas mais il fait du bruit* » (homme politique).

Après cela, vient le projet du TAU (transport automatisé urbain) et l'homme politique explique : « *Le TAU : transport automatisé urbain, c'est tout autre chose que le SAFEGE car c'est le contraire, c'est un semi-métro, il est sous la terre mais juste sous la surface, c'est ainsi qu'il existe toujours à Liège des traces des premiers travaux du TAU. Au boulevard d'Avroy, là ou ça tourne vers les Guillemins, on a un grand tournant, le bourgmestre Close accepte de faire un tunnel. Le même bourgmestre Close autorise un tunnel prêt de la batte, ces tunnels sont bouchés et jamais utilisés car le bourgmestre abandonne le projet du TAU qui était très avancé. **Je le regrette** car c'est un des derniers chantiers où il y aurait pu avoir des projets qui auraient été créés par les Liégeois. Il y aurait eu une production à Liège. Le TAU aurait été non pas un charroi de wagons, comme les tram ou train mais ce sont des wagonnets qui sont automatiques, il y a 4-6-8 personnes par cabine et le système est automatisé. C'est ce qui existe à l'aéroport de Lille et ça a été adopté par d'autres aéroports. Et Liège voulait profiter de l'avancée de Lille mais quand on s'est trouvé devant le fait qu'il fallait poser les rails à l'avenue Blondel, il fallait ouvrir la rue des Guillemins. Les commerçants ont poussé de tels cris que le bourgmestre a cédé. J'ai eu le sentiment que c'était une erreur. On était plus à la pointe du progrès technique. Et on perd le fait de faire les choses. On est plus dans une production locale. Il y a eu toute une série de projets qui ne se sont pas faits à partir de ces années-là »*

Selon le professeur émérite, malheureusement, le contexte de la ville était trop traumatique à cette époque pour installer le TAU. « *Les gens à l'époque étaient tellement agacés par toutes les destructions de la ville et toutes ces autoroutes qui arrivaient partout qu'ils se sont opposés. Ils ne voulait pas qu'on démolisse la ville pour installer un système de transport* ». Selon l'ancien employé de la SRWT, « *c'est quelque chose de plus lourd (que le tram) et l'autre crainte était de dire qu'au niveau financier, ce n'était pas adapté et démesuré car en 89 la régionalisation des transports en commun avec une diminution dramatique des revenus pour le transport en commun. Le réseau de bus aurait payé très cher le fait d'avoir fait cela* ».



Le TAU n'était pas opportun à un moment où la ville essayait de cicatriser les longues années de travaux de grandes ampleurs, le budget n'était pas disponible et la voiture avait encore de trop beaux jours devant elle, malgré les choc pétroliers.

Toujours selon un ancien employé de la SWRT, « *déjà à cette époque ( l'époque du TAU), certaines personnes disaient que pour le budget du TAU, on pourrait faire 120 kilomètres de tram. Ce qui est quand même fort fort fort optimiste et donc l'hypothèse a déjà un petit peu ressurgit* ». Il semblerait donc que l'idée de remettre un tram ait toujours été présente dans les esprits.

Ainsi, le projet de tram actuel, le Tram'Ardent, est un projet dont il est compliqué de connaître réellement l'origine. Les acteurs que j'ai interviewé m'ont donné plusieurs versions de la montée à l'agenda liée au tram. Les voici :

Beaucoup de projets ne se font pas mais la question d'améliorer la mobilité reste pourtant bien présente. Selon l'homme politique, « *dans les années 80-90, deux projets s'opposent : le tram et la modernisation du réseau ferroviaire, puisque jadis il ne pouvait y avoir d'autres wagons sur les rails de la SNCB. Mais la construction européenne a forcé la SNCB à céder à une autre entreprise (Infrabel) la gestion des rails. Au niveau des trains de marchandises, il y a des trains privés, c'est moins vu que les trains de voyageurs (par exemple le Thalys qui est français, l'ICE allemand etc.), donc nous ne voyons pas à ce moment là pourquoi ne pas faire sur le réseau local un système qui coïncide sur les lignes comme Liège Herstal etc., la ligne de chemin de fer est là, les tunnels sont percés, le coût aurait été moindre. A partir de là, le Grand Liege ( ASBL très pluraliste) a soutenu fermement la création d'un système de liaison rapide par rails entre Huy et Maastricht qui aurait permis le développement au niveau de l'agglomération liégeoise, en assurant la liaison avec Maastricht qui aurait donné vie à l'EUREGIO sur papier et qui aurait pris vie en réalité. J'ai soutenu cela en étant président du Grand Liège. Je n'ai pas joué de rôle pour la conception de ce projet mais cela me semblait le meilleur. Sur la carte de l'Europe, Liège serait devenu la vieille ville au sud de Maastricht et cela serait venu fortifier l'axe au-dessus de Maastricht. Et donc finalement, le projet n'a pas été retenu. Demeyer a fait aboutir, du moins je l'espère, le projet de tram mais le financement européen qui passe par la région a fait qu'il n'a pu obtenir qu'une première tranche qui n'est que purement liégeoise. »*

Même si les projets ne se font pas, la nécessité de devoir agir pour la mobilité liégeoise est de plus en plus présente. Les problèmes continuent de s'aggraver, au fur et à mesure que les projets échouent. Les couches d'études et d'essais s'amoncellent en fermant peu à peu la réflexion sur l'identification même du problème. Le problème est réputé connu : c'est l'axe entre Coronmeuse et la place Saint-Lambert, et donc exclusivement en rive gauche. C'est là qu'il faut trouver une solution car là aussi que les précédents projets portaient leur attention. La première ligne de l'ancien tram y était présente, également. Cette première ligne était un début qui devait s'agrandir, au fil du temps, pour fini par déboucher sur un réseau conséquent. Choisir, à peu de chose près, le même tracé, n'est-ce pas une façon inconsciente de laisser parler le poids de l'histoire et ainsi tenter de reproduire le schéma probant du passé, en partant d'une ligne initiale qui devrait s'étendre peu à peu ? Bien que la technologie et la façon de faire aient changé, certains points communs demeurent : l'insertion du secteur privé dans la mobilité, la volonté de hiérarchiser, de réaliser un maillage de la ville, afin d'avoir non pas un tram mais bien un réseau avec le mode de transport qui est le tram au milieu.

Un point étonnant, qui démontre une sorte de convergence vers le tram, est qu'il n'y a pas eu une « histoire » quant à l'arrivée du tram mais plusieurs qui à certains moment s'entremêlent. Voici les

différents narratifs, les différentes perceptions qu'ont eues les acteurs et qui, pour chacun d'eux, ont rendu le tram possible.

*« En 2001, 2002, il y a une étude faite par un groupement français appelé SEMANI, qui avait été commandée par José Daras qui arrivait à la conclusion qui était de dire qu'il serait intéressant en gros de faire une boucle (en tram) avec 4 antennes. Qui correspond plus ou moins à la boucle du bus 4 actuel »* rapporte l'ancien employé de la SWRT. Ainsi, avant même que le tracé ne soit décidé, des études portaient déjà sur un tram.

*« Ensuite, en 2004, j'ai fait une conférence de presse en tant qu'administrateur du réseau de transports. La surcharge du réseau était telle qu'il était vraiment temps de penser à une hypothèse tram. La SWRT a dit qu'ils feraient une étude mais qu'ils savaient d'avance que ce ne sera pas du tram, ça sera du bus amélioré, du bus à haut niveau de service. Ils l'ont fait en partant sur l'a priori qu'il faudrait mettre des BHNS et écarter le tram. Mais en 2007, à la fin de l'étude, il a été avéré qu'il fallait du tram, à cause des grandes capacités à prévoir »*

Dans la même veine que l'employé de la SWRT, le ministre dit ceci *« Euh c'était vraiment un énorme dossier pour la Wallonie et en même temps, bien sûr, ça me tenait énormément à cœur comme Liégeois mais il n'y a pas d'autres endroits en Wallonie où ça se justifiait plus qu'à cet endroit-là. Il se fait qu'à Liège, on a quand même.. une énorme, un très grand nombre de voyageurs transportés par les TEC et sur la ligne principale de Liège, la ligne 1 et la ligne 4 en gros, euh on est à la saturation. Donc aux heures de pointe, les bus sont quasiment parechocs contre parechocs, on est à la limite du bus, en fait. Et donc ici, en passant au tram, on peut clairement augmenter à la fois le niveau de services, parce que ça veut dire une cadence très fréquente tout la journée et augmenter le.. le flux de voyageurs. Donc...euh pour suivre le développement du transport en commun, passer à une autre échelle »*

Après maints rebondissement, en 2008, le choix a été arrêté.

Une autre histoire<sup>3</sup> est *« conc Liège est une ville de 600 000 habitants mais sur la taille de la ville de Berlin. Ça veut dire que les solutions métro sont non-pertinentes mais qu'en même temps, on a des réels besoins de capacité plus que ce que le bus peut offrir et donc, on a lancé cette pétition qui a été l'acte de fondation d'Urbagora et qui a, en même temps, lancé un long travail sur la question du tram où on a, dès l'automne 2007, organisé des manifestations, organisé des conférences qui remplissaient les grands amphithéâtres de l'université, c'était impressionnant sur ce sujet. **Et ça a lancé le démarrage de quelque chose.** ET à l'été 2008, il y a eu une première prise de position du gouvernement wallon de principe en faveur du tram »*. Selon le membre d'une association, c'est ce qui a créé le début du débat sur le projet de tram de Liège. En parallèle du dossier CHB ( liaison autoroutière), il y a eu aussi la

---

<sup>3</sup> Le terme " histoire " et le fait de se raconter des histoires n'est pas péjoratif. C'est une façon dont l'acteur se représente le projet. Ces histoires donnent du sens à la construction sociale qu'ils ont du tram. Les raisons qui font émerger le tram représente, en quelques sorte, la cause qu'il attribue au projet. Ou un axe pour critiquer le projet quand l'acteur n'est pas lui-même porteur du projet.

pétition « oui au tram non à l'autoroute », lancée par UrbAgora et qui a été, selon le membre de l'association, le début du projet du tram.

Une autre des versions, qui reprend la militance d'UrbAgora, est celles de l'exposition Liège2017 : *« On a milité, aux prémices du tram, avec urbagora pour faire un tram urbain en opposition avec un tram périurbain. Mais disons qu'on a milité pour un tram urbain qui pourrait se développer en complément d'un réseau ferré ferroviaire à remettre au gout du jour et à renforcer. Là où le tram est devenu une réalité plus concrète. Il y a eu une deuxième lutte urbaine complètement parallèle et non liée au départ qui était l'attribution de la capitale de la culture qui avait été décidée en chambre par le parti socialiste, des arbitrages qui avaient leurs justifications mais il était question que ce soit Mons et que voilà. Ça allait être Mons. Les acteurs culturels liégeois se sont rendus compte de ça, ils ont protesté de manière virulente et il y a eu une campagne pour que Liège soit de Mons en 2015 et ça a foutu pas mal le bazar. Et pour calmer cette protestation, le pouvoir en place a proposé une forme d'alternative, Liège allait candidater pour faire une expo universelle. Je ne sais plus si c'est une expo universelle ou une expo internationale. Toujours est-il qu'elle s'est retrouvée en concurrence avec Astana au Kazakhstan. Et donc le tram est rentré finalement en terme de projet concret dans le chef du politique, en terme de préparatif du dossier de Liège 2017. Le gros problème c'est que le tram, à ce moment, a été conçu comme un équipement qui faisait partie du plan de développement de Liège 2017 »*

Ci-dessus, nous trouvons donc les prémices du tram, vues par l'employé de la SRWT (les études), par l'homme politique (les réunions du Grand Liège), par le membre d'une association (la victoire du tram sur un projet autoroutier), ainsi que par le responsable de comité de quartier 2 qui voit l'arrivée du tram comme un élément de l'expo Liège 2017.

Quelle a donc été la stratégie pour la mise en œuvre du tram ? Il semble évident que le passé a joué un rôle fondamental, tandis que les études et les flux étaient présents depuis longtemps. Après pléthore d'échec dans la mise en place d'un moyen de transport en commun à Liège, il y a finalement eu un succès. Est-ce que ce succès sera réel ? On laisse penser que le tram est basé sur la continuité des besoins, les mêmes besoins que dans le passé, alors que les modes de vie changent. La ville est dynamique et un projet d'une telle ampleur a des conséquences directes et indirectes, à de nombreux niveaux. Imaginer une stratégie continue pour un projet dynamique, n'est-ce pas une incohérence ?

Il semblerait que le professeur émérite soit de cet avis : *« le tram , le premier tram en Belgique a été inauguré en avril 1869. Le tram, on continue à parler du tram aujourd'hui, mais c'est un truc du moyen âge par rapport à ce qu'on peut utiliser comme engins modernes »*.

Le poids du passé ? *« Ce sont des tellement grandes lignes qui sont tellement importantes que finalement, on reprend les mêmes au 21<sup>ème</sup> siècle »* dira l'homme politique. Ces lignes, déjà à l'époque, généraient des disparités entre les deux rives. Veut-on reproduire ces différences, aujourd'hui ? Quelle peut-être notre capacité d'action sur un projet dicté uniquement par les contraintes ?

Pour le membre d'une association : *« Mais effectivement la façon dont les choses se décident, se décident en fait sur base de vieux tracés qui sont, y a un palimpseste du débat sur la mobilité à Liège qui fait que à force d'avoir échouer échouer échouer encore à penser des projets, il y a finalement quand même beaucoup de couches d'études et de réflexions qui ont eu lieu. On peut quand même reconnaître ça. Mais en même temps, il y a une sorte de tracé naturel du fond de vallée qui est le tracé historique du tram, qui est le tracé du TAU quand on a voulu le réaliser etc. Et c'est sur ce tracé là que le ministre*

*annonce son intention de créer une ligne de tram, Donc entre Jemeppe et Basse Campagne. Jemeppe à Seraing, Basse Campagne à Herstal, une ligne assez longue de 17 km. Ce qui à l'échelle européenne est en fait beaucoup. Tous les réseaux n'ont pas une ligne aussi longue, loin de là. Et donc je dirai, de façon assez intéressante ou surprenante ou décevante, **il n'y a pas vraiment de débat sur le tracé de cette première ligne de tram** »*

Ce poids de l'histoire est également repris par l'homme politique « *il y a eu une sédimentation de projet, il y a eu beaucoup beaucoup de projet.* »

En somme, selon ces deux intervenants, le tracé a plus été repris des épisodes que la ville a vécu précédemment, plutôt réellement créés pour les défis que la ville doit relever aujourd'hui et, surtout, demain. Les inégalités, liées à l'héritage historique et au développement des territoires urbains, sont donc présentes et confirmées par les acteurs.

La ville a été pensée en majorité en rive gauche, depuis le Moyen Âge. Les couches d'études et les projets avortés ont entériné cette façon de penser. Les inégalités sont donc bien présentes et entretenues par cette dimension historique.

## 2. INÉGALITÉS D'EXPOSITION AUX NUISANCES URBAINES ET AUX RISQUES

Avant toute chose, clarifions un terme : les nuisances désignent « tout facteur qui constitue un préjudice, une gêne pour la santé, le bien-être, l'environnement » (Larousse, n.d.). Il s'est avéré, pourtant, que le terme « nuisances » soit utilisé d'une toute autre façon par les acteurs. Les nuisances sont alors tout ce qui les dérange, et non pas uniquement ce qui nuit à leur santé, leur bien-être ou l'environnement. Dans le cadre des inégalités environnementales, les variables sont strictement quantifiées, afin de réellement mettre le doigt sur celles-ci. Dans ce travail, j'ai décidé de ne pas laisser l'entière rigueur, l'ambivalence des aménités et désaménités dépendra alors de la personne qui les subit, dans cette section, car on ne sait pas dans quelle proportion la qualité de l'air, par exemple, va être améliorée.

Par exemple, concernant les bus : « *Ce tronçon étant tellement court maintenant (Tram'Ardent), il implique que fatalement tous les bus continuent de circuler et il va falloir combiner bus/tram. Il faudrait que le tram soit plus étendu* ». Cette réflexion émane du responsable du comité de quartier 1. Le fait que les bus restent présents, dans la circulation, maintient les nuisances sonores, atmosphériques et la congestion. Cette réflexion est étonnante car le quartier en question est le quartier Fragnée/Blonden, un quartier pourtant desservi par le tram. Dans son discours, la place que la voiture occupe est étonnante, cette personne parle des nuisances générées par les bus et non par les voitures individuelles. Plus loin encore, le fait que les voitures ne pourraient plus autant passer dans le quartier est un point négatif pour cette personne : « *on essaie de préserver les commerces de proximité. On en a déjà très peu ici. Ici la place général Léman, on va supprimer une bande de stationnement le long de la voie des bus car la voie des bus subsiste, et la circulation sur les deux bandes qui restent. On se demande si il y aura encore du stationnement de part et d'autres, tous les commerces qui sont là, que ce soit le libraire, le glacier, le fleuriste, la boulangerie.. voilà ils vont nécessairement être ... ils sont pessimiste quant à leur survie. En plus, ils ont non seulement les habitants du quartier et les navetteurs comme clients. On leur a promis qu'ils auraient des stationnements* ». Cette personne voit une opposition entre les commerces et le tram. Dans son rapport au monde, les commerces sont alimentés par les navetteurs qui nécessitent des stationnements. En cela, la diminution de la circulation des

voitures individuelles est perçue comme une perte, une nuisance économique pour les commerçants. Dans ce quartier-là, les mesures qui consistent à réglementer les passages, à accepter de changer les modes de vies et la situation actuelle pour retourner vers les transports en commun d'un autre temps ne semblent guère être appréciées.

Il y a donc une opposition entre une nuisance avérée (la qualité de l'air) qui pourrait potentiellement être améliorée et la perception des besoins. En effet, cette personne a besoin, dans ses modes de vies actuels, de commerces et d'utilisation de la voiture pour assurer sa mobilité. Ce sont deux éléments soulignés mais il va de soi que les besoins et les modes de vies ne sont pas limités à cela.

Si on reprends le projet du TAU, l'homme politique nous confiait le même point de vue : les commerçants s'opposaient à la programmation de l'aménité qu'est le tram car ils perdaient un accès voiture à leurs commerces. Cette opposition entre un transport, une aménité et un accès, un stationnement devant leur commerce est bien une mise sous tension du projet.

Pourtant, tous les acteurs ne témoignent pas dans ce sens. Pour le responsable du projet tram, celui-ci va engendrer *« une amélioration de la vie économique pour certains commerces spécialisés. Évidemment pas pour des grandes surfaces... on irait pas chercher 50kg de pommes de terre en tram mais bon si on veut aller dans des commerces spécialisés. Ça améliore la qualité du commerce de détails au centre-ville »*.

La tension n'est donc pas présente de la même façon que ce soit par les commerçants qui crient en direct leur refus (lors du TAU), par le biais du représentant du comité de quartiers, ou par la représentation qu'un porteur du projet se fait des impacts dudit projet sur le commerce et les modes de vies s'y rapportant. Cette différence peut être tout à fait compréhensible. Le porteur du projet voit le commerce comme un paramètre du projet qu'il a étudié et qui peut être comparé à la situation dans d'autres villes. C'est le paramètre commerce du projet, un irréel, une représentation dans une étude. Au contraire, pour les habitants et plus encore pour les commerçants eux-mêmes, ce n'est plus un paramètre mais une donnée très concrète. Ce n'est pas leur mode de vie, c'est l'ensemble de leur vie qui est placée dans leur activité, or cela peut être chamboulé très rapidement, comme le soulignait le parlementaire wallon : *« j'ai surtout peur (qu'à cause du tram) qu'ils ferment et que ça n'aille pas. Pour moi, le risque majeur, c'est de faire s'effondrer des commerces naissants, dans lequel on a investi beaucoup, les commerçants ça ne sait pas tenir 6 mois. C'est tous des petits indépendants, 3 mois de galère et c'est fini »*. Cette réflexion ajoute une dimension. Effectivement, sur papier, on peut imaginer que le tram est une aménité qui va améliorer les choses et faire prospérer le commerce. Cependant, dans la réalité, les commerçants ne semblent pas prêts à tout perdre pour peut-être, au bout du long chemin que seront les travaux, bénéficier d'une aménité.

Dans cette situation, le tram peut-il être considéré comme une nuisance ? Contrairement au projet du TAU, pour le moment, les commerçants sont inquiets mais ne s'y opposent pas. Ceci est également dû au fait que des mesures aient été aménagées pour les. Selon le ministre, *« il n'y a pas de levée de bouclier venant des commerçants, ils vont avoir une indemnité journalière pour les travaux qui seront versées aux commerçants. »*

Cette indemnité fait certainement la différence et explique que les commerçants ne restent pas braqués sur leur rapport au monde et les nuisances qu'ils subissent présentement. Elle leur permet,

probablement, d'apercevoir les avantages qu'ils pourraient obtenir, à plus long terme. Cependant, cette supposition doit être nuancée par l'inquiétude bien réelle du quartier Fragnée/Blonden.

Dans cette tension entre l'aménité qu'est le tram et l'inconfort que génèrent les travaux, ainsi que le potentiel manque d'accès aux commerces une fois les-dit travaux effectués, le fait de réduire une désaménité ne semble pas être mis en balance. Dans une réalité concrète qu'est le risque de faillite pour un commerçant, l'argument de la diminution des nuisances atmosphériques n'entre pas dans leurs calculs. Même si une mauvaise qualité de l'air est dangereuse (ceci est repris plus en détail dans la présentation du tram dans le point B5), il ne s'agit pas d'une nuisance suffisamment visible pour les pousser à l'action. Il est question de santé humaine mais les impacts sont trop indirects, aléatoires et étalés sur de longues périodes de temps que pour réellement peser dans la balance. En cela, nous sommes face à une invisibilité sociale.

Le tram semble être vu comme une désaménité pour ces personnes, par rapport à leur activité professionnelle. Ces propos sont tout de même à modérer car j'ai, lors de mes entretiens, rencontré une commerçante, une responsable de comité de quartier qui parlait des commerçants et pour le reste des personnes qui s'exprimaient sur ce que qu'ils imaginaient que d'autres personnes ressentent. Cette « chaîne d'informations » devrait être écourtée, afin d'avoir un avis plus précis sur ce point. Malheureusement, il n'a pas été possible d'exploiter chacune des facettes.

Dans ce point sur les inégalités d'exposition aux nuisances et aux risques, nous pouvons évoquer également le cas des périurbains, ces personnes qui font le choix de se reculer des désaménités de la ville (pollutions, bruit, ...). Le cas des périurbains est ambivalent, dans le sens où s'éloigner des nuisances est à prendre en compte dans ce chapitre, tandis que se retirer des nuisances, dans le but d'améliorer son cadre de vie, devrait être traité dans le point suivant « inégalités d'accès à l'urbanité et à un cadre de vie de qualité ». Les phénomènes d'isolation et d'étalement urbain sont repris ici conjointement car chercher à s'éloigner des nuisances, afin de chercher des aménités, semble être deux arguments qui ne se dissocient pas entièrement, pour le cas des périurbains. Dans le contexte des inégalités environnementales, il est ici question, d'une part, de comprendre pour qui le tram génère des aménités et, d'autre part, de saisir si la répartition de ces aménités rééquilibre les inégalités environnementales ou les exacerbe pour les urbains et les périurbains.

L'opposition, ce bien grand mot, entre les périurbain et urbains réside dans la question : pour qui a-t-on imaginé le tram ? Plus précisément, à qui le tram apporte-t-il des aménités ? Cette question a été construite en fonction des rapports au monde des personnes, pour la simple et bonne raison qu'une aménités n'en est une que si la personne qui l'énumère la considère comme positive. Lorsque j'ai posé la question : « est ce que, selon vous, le tram s'adresse à un public en particulier ? », la réponse était souvent de cet ordre ci : « *Ah ben justement, pour moi le tram, vu son image et ses qualités, va permettre d'élargir le public touché. Nous avons **deux grands parking de délestage, parking de délestage en entrée de Liège*** », ces propos étant issus de l'entretien avec le responsable du tram.

Il est, à la fois, peu surprenant que l'on défende le tram comme moyen de locomotion qui va élargir le public des transports en commun et qui s'adresse indifféremment à toutes les catégories sociales. Néanmoins, le fait que, sans transition, les parkings relais soient évoqués est, cependant, révélateur. Le responsable ajoute même ceci : « *ça permet de capter une clientèle de pendulaire, d'automobilistes qui viennent travailler dans un commerce ou une administration toute la journée et qui n'aurait plus*



*besoin d'entrer leur voiture dans le centre. C'est tout à fait une nouvelle clientèle. On voit bien à l'étranger que les car dépose les visiteurs sur un parking là ou il y a une station de tram ». Au vu de ces propos, dans le cas d'une opposition entre périurbain et urbain, il semble que le tram soit plutôt destiné aux personnes de l'extérieur. En effet, les pendulaires et les touristes ne sont pas les urbains. Si cette aménité qu'est le tram a été prévue pour les personnes de l'extérieur, c'est peut être car ce sont ces mêmes personnes qui ont décidés de le faire ?*

Un autre témoignage de l'échevin de la mobilité disait également ceci : « *Touristiquement parlant, le tram est précieux* ». On est donc sur un mode de transport pensé pour délester, avoir un attrait touristique...

Le tram semble donc être conçu pour programmer, au moins en grosse partie, les aménités qu'il génère pour les personnes de l'extérieur, les périurbains, ou encore les touristes.

Laisser la voiture perdurer est-elle une option positive ? Pour des questions de pollution, la réponse est évidente (point B5BII. Point les pollutions dans la présentation du tram) mais qu'en est-il du confort ? La continuité de notre histoire et de l'aménagement du territoire a donné une place de choix dans notre société à la voiture : « *Les gens sont pied et point lié à l'auto car la société a été construite autour de ça. Ils ont une place dans la société et ils en sont dépendants, et aujourd'hui quand on fait augmenter les frais et pas les salaires... L'automobile n'est plus la liberté, qui n'est plus ce qu'elle représente et devient une prison. Pouvoir donner une alternative, c'est libérer la pressions sur la population pour ces enjeux-là* » (RCQ2).

Finalement, faire du tram une aménité pour les personnes qui ont fui les désaménités en se reculant de la ville, donc les périurbains, pourrait avoir l'effet pervers de les laisser s'attacher à la désaménités environnementale qu'est la voiture et encourager ce mode de vie. Or, ce mode de vie est pourtant, un tort pour la pérennité des ménages qui sont coincés dans cette dépendance qui les oppresse, financièrement, de plus en plus. En outre, ce mode de vie leur fait perdre du temps, chaque jour, lors de leurs déplacements. Il s'agit là d'un argument supplémentaire en faveur du tram qui doit éloigner ces population de l'instrument de précarité qu'est la voiture.

Qu'en est-il des personnes qui n'auront pas les aménités générées par le tram mais auront les nuisances des bus, additionnées à celle des voitures qui se servent de leur quartier comme lieu de contournement ? Qu'en est-il, également, des personnes qui n'ont pas l'aménité du tram, parce qu'il ne passe pas dans leur quartier, ni sur leur rive ou à de trop grandes distances d'eux ? Ce seront alors des personnes habitants en ville mais qui auront certainement des désaménités.

« *Et aujourd'hui d'ailleurs, moi je suis inquiet parce que je pense que le tram, tel qu'il se dessine, va pas forcément améliorer la situation pour beaucoup de monde. Il va avoir un impact très très lourd en terme de circulation en ville, ce qui serait plutôt une bonne si il y avait une offre globale de transport en commun mais c'est pas le cas* » (Membre d'association). Le fait que le tram prenne une large emprise sur les voiries ne se révélerait pas spécialement positif, si ça n'entraîne pas un report modal sur les transports en commun. Pourtant, l'enjeu est de taille car « *on a vraiment besoin d'avoir une offre de transport beaucoup plus important. Il y a 600.000 habitants qui se déplacent dans cette aggro, qui se déplace à 82% en bagnole. Il est grand grand temps qu'on offre des alternatives* » (Membre d'une association).

Prenons ici le cas des habitants qui habitent sur le parcours du tram et qui ont, ou non, une voiture. Tout d'abord, rappelons que certains usages nécessitent une voiture, tout le monde ne peut pas, même en ayant le souhait, se séparer de la voiture. *« On n'imagine pas qu'on peut se passer complètement de voiture, il y a plein d'utilités qui justifient l'utilisation d'une voiture, **ce qui est totalement désespérant, c'est d'utiliser une voiture pour rentrer le matin tout seul dans la ville, rentrer seul le soir sur des axes qui sont déjà desservis par des transports en commun, ça c'est absurde. Mais il y a des gens qui ont je sais pas quelqu'un qui travaille, une dame qui travaille dans le nettoyage et qui doit être à 5h du matin au Sart-Tilman et puis à 9h à Chenée, aucune objection bien au contraire à ce qu'elle utilise une voiture donc bref** »* (Membre d'une association).

Il n'est donc question, pour personne, de bannir la voiture mais bien d'essayer de l'utiliser de façon raisonnée.

Voici un élément du discours du membre d'une association : *« voila donc le tram va arriver vous le savez en partie Féronstrée et en partie des quais. Une voie en Féronstrée et une voies sur les quais. Ce qui induit un aménagement vraiment compliqué mais les bureaux d'étude qui ont réalisé l'aménagement des réseaux du tram ont coupé la connexion direct voiture entre le pont Maghin et le quartier Saint-Léonard. Ce qui veut dire que les voitures descendant du pont Maghin devront tourner par la rue des Aveugles, revenir vers le quai, premier feu rouge, passer jusque l'autre côté du pont deuxième feu rouge et rentrer dans le quartier. Ca promet un bouchon monstrueux, invraisemblable parce que les gens vont bien devoir sortir du quartier le matin, ils pourront pas le faire uniquement par le nord et donc on sait d'ores et déjà qu'il va y avoir un aménagement bancal qui va être fait pour suppléer à ça parce qu'on se rendra compte que c'est ingérable dans la pratique. »*

Cet élément peut sembler pétri de détails mais chacun d'eux génèrera son lot d'embarras. Les embouteillages génèrent des pollutions, comme expliqué dans la partie de présentation du tram, mais cela génère également du bruit. Chacun de ses détails moins soignés du projet fera que ce dernier ne remplira par cet objectif de diminution de la congestion et d'amélioration de la qualité de l'air. De plus, le bus perd toute attractivité, si il y a des problèmes sur son parcours également. Ces petits détails additionnés conditionneront donc le succès du projet.

Concernant les habitants de la rive droite, ils n'ont pas d'aménités quotidiennes grâce au tram et il semblerait, *de facto*, que les désaménités augmentent pour eux. En effet, cette situation de pénétration dans les quartiers, si cela génère des embarras, cela sera supporté en majorité par les personnes qui ne savent pas se passer d'aller dans les quartiers, autrement dit : les habitants eux-mêmes, qu'ils aient une voiture, ou non. *« Ou le risque est que le tram contribue à accroître la pression automobile sur la rive droite. Ou la rive droite est vraiment la poubelle à bagnoles de la ville. Donc non seulement les habitants en rive droite se déplacent plus difficilement parce que l'accès en voiture devient quasiment impossible pour aller au centre-ville ou très très compliqué. Au niveau des transports en commun ça va pas s'améliorer pour eux et ils vont subir une pression automobile plus forte, du fait du contournement du centre par la dérivation. C'est une question centrale »*, selon un membre d'une association

Après avoir exploré plusieurs cas de figure, où les nuisances sont supportées par les urbains dans une situation où ils ont les aménités du tram ou non. Une voiture ou non etc. Il semble que du point de vue des nuisances, selon ce que les acteurs m'ont dit, le risque de voir la situation s'aggraver est bien présente. C'est pour cette raison que l'ont peut même sans chiffre à l'appui, s'avancer et dire qu'il y

aura des désaménités pour certains urbains. La proportion de ces désaménités dépendra de la façon dont le projet sera aménager ( plans de stationnement, itinéraire de contournement, diminution de la présence de voitures, etc...)

Évidemment, dans ce point, je n'ai repris que les discours qui étayaient des cas précis. Les citations telles que « *Donc une politique de mobilité aujourd'hui, elle est obligée de tenir compte de tous les moyens de transports mais elle doit viser les objectifs climatiques et aussi la qualité de l'air* » (Ministre de la mobilité) n'apportent pas d'éléments sur des nuisances précises que certaines personnes pourraient avoir. Je pense que ce genre de propos généralistes sont utilisés par les porteurs de projet comme arguments, sans pour autant tenter de fouiller les différentes possibilité futures. Par contre, ceci étant dans l'ordre des discours, je ne sais pas si ils ont pris en compte ces possibilités que le tram soit ou non une désaménité dans leurs études pour les aménagements futurs car je n'y ai pas eu accès/ce n'est pas terminé.

### 3. INÉGALITÉ D'ACCÈS À L'URBANITÉ ET A UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ

Les inégalités liées au cadre de vie consistent à voir les aménités à proximité du lieu de résidence et l'accès à celles-ci. En outre, il s'agit de saisir dans quelles mesures ces aménités compensent les éventuelles désaménités liées au caractère urbain de ces logements.

Afin que le tram génère des aménités pour les quartiers, il faut qu'il les desserve et, de préférence, de façon optimale. Pour cela, il est intéressant de se pencher sur le tracé du tram. En quoi peut-il être révélateur de la répartition des aménités liées à l'accès à l'urbanité et au cadre de vie ? Il apparaît, dans deux témoignages ( MA, RCQ2), qu'il y a deux types de tram : un tram urbain et un métropolitain. Ce qui différencie ces deux trams sont leurs tracés et les buts pour lesquels ils sont construits. En outre, la répartition des aménités s'opère différemment, en fonction du type de tram choisi.

Cette explication des différences entre tram urbain/ métropolitain est expliquée par le membre de l'association : « *Ca va être un des rôles de l'association très vite, ça va être **de défendre un tracé plus urbain**. Et ce tracé se caractérise à notre sens par 5 ou 6 caractéristiques. La première c'est qu'il s'arrête plus souvent qu'un tram dit métropolitain qui va être un tram de pénétration urbaine, les 2 modèles vont assez vite émerger. Donc on va avoir le tram métropolitain, l'outil métropolitain qui est un outil d'entrée rapide dans la ville depuis P+R. » (MA)*

« *Il y a ce modèle qui dit "pour soulager les villes" il faut mettre des P+R à l'entrée et créer des lignes qui rejoignent rapidement les pôles importants : la gare, le palais des Congrès, le cœur commerçant, les aménités d'usage, l'université, les lieux qui sont intéressants pour un hinterland (1 million - 1,5 million de personnes). Et nous on va plutôt avoir une réflexion qui consiste à dire : 'D'abord ce modèle de P+R est dangereux, notamment parce qu'il fait fortement concurrence au train suburbain, au train périurbain qui pourtant est à notre avis fort nécessaire, donc si vous avez un train je sais pas vous habitez Flémalle, et que vous avez un train ou un P+R et un tram, est ce que vraiment il est souhaitable de défavoriser le train par rapport à ce modèle ? » (MA).*

Le tram métropolitain est donc présent, afin de délester la ville des voitures et amener rapidement les personnes de l'extérieur dans le centre-ville. Cette réflexion est axées sur le registres des flux, on veut « soulager la ville » des écoulements de population. Pour les amener où ? Aux différents pôles d'intérêt. Les pôles d'intérêt sont, au contraire, la représentation des modes de vie. Les pôles d'intérêt représentent le pourquoi du déplacement. On rend un caractère à la mobilité au-delà du simple déplacement.

Néanmoins, dans un tram métropolitain, même si il y a une réflexion sur les modes de vie pour les arrêts, il a comme possible conséquence d'encourager la voiture. En effet, les modes de vies qui sont pris en compte semblent être ceux des périurbains. Dès lors, l point d'attention est porté sur les déplacements entre le parking relais et le lieu de destination finale. La caractéristique principale de ce tram métropolitain est qu'il cherche la vitesse et la pénétration de la ville.

*« Mais j'en viens donc aux caractéristiques du tram urbain versus métropolitain. Nous on a clairement défendu la logique du tram urbain, c'est-à-dire un tram qui s'arrête, qui dessert les quartiers, pas un tram qui les traverse. Par conséquent, un tram qui évite la tangentialité au quartier, qui cherche plutôt la pénétration dans les quartiers typiquement Saint-Léonard où vous avez un tracé de tram qui a été retenu qui passe par les quais. Ce qui a pour conséquence de dégrader la desserte du quartier pour tous les habitants situés dans les parties du quartier plus proche de la colline, l'accès aux transports en communs risque d'être moins facile après l'inauguration du tram qu'avant » (MA).*

Tant le tram urbain que le tram métropolitain sont des explications qui sont dans le domaines de flux, des comptages, de légradation de la déserte, du nombre de voyageurs transportés, des noyaux de populations... On peut donc vouloir un tram différent, tout en restant dans le même registre que les personnes qui ont voulu le tram actuel. Les modes de vies sont présents, cependant, quand on considère les arrêts. On peut vouloir un tram qui dessert les quartiers, sans pour autant s'intéresser clairement aux modes de vie. N'est pas prise en compte, par exemple, la façon dont les parents vont conduire leur enfants à l'école. C'est un des modes de vie qui entraîne le plus de conséquences, aux heures de pointe. Il a été question, dans un seul entretien, de ce cas précis qui expliquait que les modes de vie devaient se plier aux changements. De tels problèmes ne sont résolus ni par le tram urbain, ni métropolitain car ils restent pensés, tous les deux, dans le registre des flux.

*« Le gros problème, c'est que le tram à ce moment a été conçu comme un équipement qui faisait partie du plan de développement de Liège 2017 et pas spécialement comme un outil à destination des quartiers et de la mobilité interne à la ville. Et là, on revient à une certaine manière entre une opposition certaine entre un tram urbain et un tram périurbain. Le tram urbain a pour vocation de donner l'opportunité aux habitants à l'intérieur de la ville de se passer d'automobile, de voyager au sein de la ville, de générer une mobilité inter-quartiers pour diminuer la pression automobile et rendre plus d'espace public aux modes doux. Le tram périurbain a pour vocation de drainer les populations de l'extérieur de la ville à l'intérieur de la ville et donc, d'une certaine manière, de diminuer la pression automobile qui peut s'exercer autour de la cité pour éviter de la traverser. **Ils ne sont pas spécialement opposés. Les deux ont du sens. Mais les tracés ne se font pas de la même manière** » (RCQ2). Par cette candidature, lors de l'expo Liège 2017, le modèle du tram périurbain ou métropolitain a pris le dessus de façon non concertée. Il était question que ce soit un équipement qui permette de drainer la ville. Cette évènement n'a pas permis la réflexion sur les modes de vie urbains. Ceux ayant été pris en compte sont ceux des touristes profitant de l'exposition qui seraient venu aux*

abords de la ville et auraient emprunté le tram, jusqu'au point d'intérêt. Le passage par les quartiers était alors exclu.

*« Et donc des arrêts plus fréquents, une pénétration dans les quartiers, une grosse priorité sur l'intermodalité qui est le point faible du tram qui a été dessiné de la ligne 1. L'intermodalité c'est l'idée de dire "il faut penser non pas une ligne mais un réseau" et ce réseau interagit avec des choses existantes et des choses à venir. Le train est la top première priorité, l'interface train-tram est vraiment déterminante pour réussir une mobilité notamment à l'échelle de l'agglomération . Dès lors que nous prenons un tram en fait, cibler sur les quartiers denses, cibler sur les lieux où il y a réellement un problème de capacité » (MA).*

L'intermodalité permet que le tram bénéficie à l'agglomération liégeoise et pas simplement aux personnes présentes là où il passe. Il permet de changer d'échelle, d'être un projet plus global non pas seulement là où il est établi mais pour toutes les personnes désireuses de venir dans le centre de Liège. Il permet d'offrir une possibilité autre que le recours systématique à la voiture. L'intermodalité présentée ainsi représente, à mon sens, les deux registres dans un même temps. L'intermodalité, ce sont des flux, ce sont les passagers d'un bus qui passent au tram ou d'un train au tram. Ce sont des usagers potentiels. D'un autre côté, il y a le soin de penser aux personnes de l'ensemble de l'agglomération qui veulent venir dans le centre de Liège pour une raison x ou y. Il y a donc une pensée pour les modes de vie des personnes qui viennent et qui vont avoir leur déplacement facilité. Les modes de vies des personnes concernées ici sont donc les personnes de l'extérieur de la ville. Ce tram facilite l'accès aux aménités du centre-ville pour les personnes de l'extérieur ( péri-urbain, touristes, etc.).

*« Donc ce tram : 1 le nombre d'arrêts 2 la pénétration dans les quartiers 3 l'intermodalité qui est vraiment un élément critique de ce débat et là on va voir que la SWRT, la SNCB étaient, en tout cas à l'époque vers 2010, le sont peut-être moins aujourd'hui dans, une logique de concurrence entre sociétés publiques de transport où on a par exemple le tracé du tram entre les Guillemins et Seraing qui vraiment longe la voie de chemin de fer et non seulement le longe mais en plus cherche à diminuer son nombre d'arrêts, comme si il s'agissait d'offrir exactement le même service, alors qu'il y a déjà une ligne de chemin de fer sous-utilisée juste à côté » (MA).*

L'accès au service du tram doit être prévu comme étant un élément du réseau, donc la tarification intégrée doit être prévue et est importante, afin que le tram soit une aménité pour tous et non pas un tram première classe. *« Ca c'est vraiment un élément clé et c'est même le principal élément qui définit un réseau, c'est le fait d'avoir une tarification intégrée, une tarification ou une information intégrée. C'est la première chose et, ensuite, on va travailler l'intermodalité, les horaires qui convergent, puis une offre qui va se renforcer etc. Donc il y a énormément de marge de progrès à Liège, mais la première chose c'est ça, c'est comment est-ce qu'on fait en sorte que les gens puissent considérer non pas des services parallèles dont ils doivent choisir de s'abonner à l'un ou l'autre prendre un abonnement un de train ou un de bus » (MA).*

*« Mais donc revenons-en au tracé du tram qui effectivement est pensé comme un tracé de pénétration urbaine, un tracé aussi qui va qui en gros c'est un tracé qui **cherche la vitesse**, c'est vraiment ça la caractéristique de base, qui cherche la pénétration et qui donc se retrouve, qui cherche aussi sans doute un peu un côté enfin la question de la vitesse a été vraiment déterminante. Selon le type de voirie que vous employez la vitesse est différente, si vous êtes sur des quais, en site propre*

*complet bien à l'écart de tout, le tram il peut monter à 60-70-80 km/h, pas en vitesse commerciale évidemment mais en vitesse de pointe entre 2 stations et c'est appréciable, hein, je dis pas c'est un élément de l'équation. La question c'est comment est-ce qu'on pondère ça avec la question de la desserte ? et donc à mon sens, **l'équilibre retenu est un équilibre trop favorable au périurbain** et pas assez aux urbains et je pense que ça s'explique sociologiquement parce que les gens qui décidaient étaient des péri-urbains. Les gens qui étaient aux commandes, les ingénieurs de la SWRT, le ministre lui-même, le président du parti du ministre, enfin les gens qui avaient vraiment les positions clés dans le débat ne percevaient pas la difficulté qui est celle au quotidien des habitants de la ville qui doivent se déplacer ne serait-ce que entre Saint-Lambert et Guillemins déjà. Mais sur plein d'axes aujourd'hui on a, je veux dire c'est une réalité et c'était déjà le cas il y a 10 ans mais ça l'est évidemment encore plus aujourd'hui sur un nombre non-négligeable d'axes de pénétration », selon le membre de l'association.*

*Ce propos semble être partagé par le responsable du comité de quartier 1 : « ils ont fait un projet dont ils ne se servent pas » quand je vois madame X qui travaille à la TEC et qu'on lui demande des précisions, il est évident qu'elle ne se sert pas des transport public et le tram, ce sera pareil. »*

*« Ca je pense que, dans les processus de décision, il faut que, quand on décide de l'organisation des transports, on prenne en compte les besoins des usagers des transports en communs et des modes doux. Ce qui aujourd'hui est rarement le cas. Ca c'est un truc sociologique, c'est que les gens qui sont les grand boss des administrations, les ministres etc., ne sont pas les usagers de ces modes-là. Ce sont des gens qui se déplacent en voiture, parfois même avec chauffeur. Et là, je crois qu'il y a vraiment un problème de **perceptions des besoins** qui est vraiment criants. Et qui est un peu coupable quand même, c'est de l'argent public tout ça. On ne peut pas gaspiller l'argent public comme ça », selon le membre d'une association.*

Les décideurs, en tant que périurbains, ne cherchent pas spécialement à comprendre les modes de vie car ils restent dans une logique de mobilité. , c'est-à-dire de flux, de réponse à une demande établie par comptages sur des axes,... Ils n'ont, alors, pas pris en compte les modes de vie d'autres personnes. Par défaut, ils se sont basé, certainement involontairement, sur ce qu'il leur semblait le mieux. C'est ainsi qu'en occultant ce qu'ils ne connaissaient pas, ils ont conçu un tram pour les personnes qui avaient le même type de besoins qu'eux. Le problème est de comprendre les besoins de personnes qui ne se mobilisent pas et qui découlent de modes de vie complexes et dynamiques, invisibilisés par les décideurs qui n'ont pas le même quotidien et qui ne semblent pas s'y intéresser.

Ce manque de perception des besoins d'autrui a donné lieu à un outil que les urbains peuvent difficilement s'approprier. Pour le parlementaire wallon, « on arrive à des endroits où on veut créer des nœuds d'intermodalité, on veut faire des parking relais et on a essentiellement drainé les communes et l'agglomération vers ces points-là et les remettre après sur le tram, qui est ... voilà, c'était un des enjeux du tram et des lignes qui ont été prises en considération. Et donc c'est clairement un tram qui a au moins une dimension (trop importante selon moi) par rapport à l'extérieur et par rapport de drainer des gens qui viennent de la campagne faire leurs courses le samedi. **C'est pas un tram du peuple, c'est cette dimension là que je n'aime pas** » Il est évident, ici, que l'opposition entre urbain et périurbain est centrale. Ce tracé, avec ses parkings, représente bien un tram métropolitain, c'est-à-dire un tram établi sur des chiffres et des modes de vie qui ne sont pas urbains. Il se base sur des rapports au monde trop loin des difficultés que peuvent vivre les personnes captives des transports en commun et qui ont



besoin de ce tram, non pas à titre accessoire, pour éviter les bouchons, mais bien à titre principal pour pouvoir se déplacer.

Ce phénomène est perçu par plusieurs acteurs : les décideurs semblent prendre en compte des besoins qu'ils imaginent que la population a et non pas leurs besoins réels. Leurs manières d'imaginer ces besoins sont tributaires de ce qu'ils connaissent : leur propre situation. Cette situation, pourtant, n'est (peut-être) pas représentative de tous les usagers de la ville. Pour pallier facilement à cette contrainte, améliorer la perceptions, la concertation aurait été idéale. Ce point sera abordé ultérieurement.

Bien que l'élément de réponse de savoir si c'est un tram métropolitain ou urbain soit présenté ci-dessus, j'ai posé la question aux acteurs, afin de comprendre quel est, selon eux, le public de ce tram et, par conséquent, qui voyait son accessibilité aux aménités de l'urbanité améliorée ?

*« Le tram a été fait aussi pour ceux qui habitent à l'extérieur, pas seulement pour eux mais aussi pour eux. En quoi est-ce que la ville est pénalisée par la voiture ? Par quelles voitures ? Elle est pénalisée par les voitures des gens qui n'habitent pas en ville. Le tram est un moyen pour les faire s'arrêter à l'entrée de la ville, en bord de ville. Et les automobilistes continuent leur chemin, avec le train ou le tram. Le train car il va y avoir des petites gares qui vont rouvrir. Voilà la philosophie. Tôt ou tard ce sera peut-être même obligatoire »* (Échevin de la mobilité).

Un ancien employé du SRWT semble du même avis : *« si on retire des voitures des périurbains et qu'elles ne sont plus dans la ville, j'ai plutôt tendance à croire que c'est favorable à la qualité de vie des urbains, c'est quand même le but. Le tram ne sera pas plein au terminus, il a pour fonction de drainer la clientèle urbaine aussi et avant tout et en retirant une partie des voitures »*

D'un autre point de vue, un responsable du comité de quartier 1 dit *« Les parking relais sont quand même très réduits, 1500 places, c'est peu »*. Cela sous-entend que le tram ne serait donc pas fait tant pour les périurbains car ils n'auraient pas tous la possibilité de se parquer dans les parkings prévus. Finalement, pour cette personne, le tram ne serait pas tant fait pour l'extérieur de la ville. Il est à noter que, dans l'entièreté de son discours, cette personne semblait fortement en faveur de la voiture et des places de stationnement. On suppose donc que, dans son esprit, le futur est d'autant plus colonisé par la voiture, ce qui implique que les parkings relais seront, pour elle, vite saturés.

Cette vision de ce représentant du comité de quartier est en opposition avec les autres points de vue. Les promoteurs du projet tentent de dire que le projet a été conçu indifféremment pour toute la population. Cette personne, au contraire trouve qu'il n'y a pas assez de places de parking, sous-entendant que, pour elle, les personnes extérieures devraient encore plus utiliser cette solution du tram qui apporte un accès plus aisé à l'urbanité.

Selon le ministre, *« sur le tracé euh tel qu'il est prévu, vous avez à la fois des habitants de Liège et des personnes qui viennent de l'extérieur. Et le fait que les gens qui viennent de l'extérieur laissent leur voiture à l'extérieur et circulent dans la ville en transport en commun, c'est positif pour tout le monde. Donc voilà, c'est plus la question de.... Je pense qu'il a été fait pour les deux et qu'on ne sait pas dissocier les deux »*

Ici, on remarque une certaine confusion : le fait de retirer les voitures de la ville, qu'importe à qui elles appartiennent, peut entraîner une diminution des nuisances et, ainsi, une diminution des

désaménités, comme expliqué dans le point précédent. Cependant, le fait d'améliorer la mobilité, et donc l'accès aux services que peut proposer l'urbanité, c'est autre chose. Ces services ne sont pas prévus pour offrir cette aménité aux urbains. La réflexion des inégalités environnementales se fait sur deux tableaux, les inconvénients potentiellement limités et les avantages d'accès à l'urbanité améliorée. Les porteurs de projets ne voient qu'une catégorie, celle des améliorations. Comme montré précédemment, il n'est pas certain que les désaménités diminuent. En cela, ils ne prennent pas en compte les aménités « manquées » pour les urbains.

Pour les personnes qui, malheureusement, verraient leur mobilité se détériorer à cause du tram, donc un projet qui apporte des aménités, mais pas aux urbains n'est pas pris en compte. Il n'y a des réflexions que sur un volet. Le blocage de ces aménités potentielles, au sein des quartiers, aurait une explication : son gabarit et son coût.

Selon le parlementaire wallon, la population dépend du tram car : *« j'aurais préféré un réseau de tram plus fin, un réseau plus lent en vitesse commerciale mais qui s'approche plus des vrais noyaux. Donc moi j'imaginai un tram qui passe à Herstal bien sûr mais qui vient compléter l'offre de tram et dessert, par exemple, le quartier de la Préale qui est un quartier dense qui a besoin d'un transport en commun efficace. Mais ça implique d'avoir une autre forme de tram. Plus léger, plus tortilleux un peu plus old school, le tram qu'on avait et qui a disparu était plus dans ce gout-là. Mais bon, version technique et technologique actuelle évidemment »*. Pour cet acteur, il faudrait reprendre une desserte plus fine comme proposait l'ancien tram. Cette desserte implique forcément de diminuer les vitesses, les gabarits et, par ailleurs, de changer le tracé actuel, pour être plus proche des quartiers. Le tracé actuel ne serait pas suffisamment proche des noyaux de population.

En « réponse » à ce que déclare le parlementaire, on peut lire venant de l'ancien employé de la SRWT : *« Ca c'est aussi un vieux sujet qui a fait l'objet de discussion tout un temps. Certains disant par exemple que le tram doit passer rue Saint-Léonard. Euh le problème du tram, si c'est pour le faire rouler à du 10km/h, ça coute beaucoup beaucoup beaucoup plus cher. Par ailleurs, j'ai été vérifier dans les machins historiques. Déjà, il y avait 20 fois moins de voitures dans les rues. Et on avait quasiment aucune voiture stationnée mais déjà à cette époque-là, il y a un tronçon de la rue Saint-Léonard où le tram roulait à voie unique. Donc euh, voilà le but ici est que le tram joue son rôle de mode structurant et, de toute façon, les bus continueront à assurer la desserte interne du quartier. »*

Ici, l'argument oscille dans le registre des flux. Il apparaît que le budget et la vitesse semblent être les critères majeurs de cette réflexion et non pas les aménités des populations ou leur modes de vie, alors que le parlementaire parle bien de desservir des populations, des noyaux de populations de quartier denses qui ont besoin de ces améliorations. De plus, la dimension de la facilité de faire passer ou non le tram, sans remettre en question quel tram, est également présente. A plusieurs moments, il semble y avoir ce blocage. Le gabarit influence de façon conséquente le tracé mais il n'est pas remis en question. Généralement, pour les autres acteurs, ça semble être une donnée et non pas un construit. Le gabarit est ce qu'il est et on compose le reste du réseau avec. Ce blocage fait que bon nombre de choses sont impossibles ou trop coûteuses. Ce point d'ombre rend toute réflexion dans le registre des flux impossible car les coûts s'envolent et les vitesses commerciales diminuent.

Un point de vue un peu plus étayé sur le public du tram et la répartition des aménités et désaménités est donné par le membre de l'association : *« Le tram a des effets prodigieux sur une ville, mais pas que des effets positifs. Grosso modo le tram va bénéficier aux propriétaires et être*

défavorables aux locataires. Car le tram va augmenter la valeur des biens immobiliers le long du parcours. Ce qui veut dire que les propriétaires vont voir leur bien... ils vont être plus riches et les locataires vont devoir payer plus cher, si pas tout de suite, dans le long terme et donc les loyers augmentent. 10 ans après l'installation d'un tram, les loyers auront augmenté, très vraisemblablement dans beaucoup de cas. Le tram va modifier le fonctionnement de l'espace public. Moins favorable aux voiture et plus favorable aux modes doux. Et donc le tram va plutôt bénéficier aux habitant versus les usagers extérieurs, les gens qui arrivent de l'extérieur de la ville généralement en voiture, vont moins facilement utiliser les quartiers traversés, par contre les habitants vont retrouver les aménités locales euh voilà la pollution de l'air va manifestement baisser et il y a pleins d'effets ainsi généré par le tram. Je pense qu'il faut affronter cette question-là dans son ensemble, avoir une approche holistique sur un sujet comme ça ». Il semblerait donc que les effets du tram soient directs et indirects et tendent à discriminer, de façon certaine, les locataires par rapport aux propriétaires notamment. La nouvelle dynamique que va instaurer le tram peut avoir autant de côtés positifs que négatifs. Dans cette veine, il est complexe de tous les percevoir, avant même la réalisation de celui-ci. Le tram va ventiler, de façon non déterminée à l'heure actuelle, les aménités et les désaménités.

De ce qu'il adviendrait des personnes qui voit leur mobilité se détériorer, le ministre répond ceci : « donc c'est pour ça qu'il faut amener d'autres compléments de mobilité, notamment pas les bus pour que bien sur ... la ça devient un rôle social d'avoir une desserte satisfaisante pour tout le monde. Mais le tram lui-même, il faut le voir avec un objectif de mobilité »

Dans ce discours, on remarque la déconnection de la mobilité avec les modes de vie. La mobilité n'a pas de rôle social pour cet acteur. La mobilité transporte des usagers et, ainsi, tout peut être réglé avec les emplâtres que sont les bus. Quand on voit l'image que se fait cet individu qui, rappelons-le, était ministre et fortement impliqué dans le tram, cela corrobore la section témoignant que les personnes au pouvoir aient eu des difficultés à percevoir les besoins, la nécessité d'améliorer les modes de vie des usagers. La mobilité a pour construction sociale des normes d'efficacité et de capacité à transporter des usagers. La mobilité n'est pas le déplacement et le pourquoi des déplacements, on exclut les chaînes de déplacements et le caractère personnel de chaque déplacement. Le choix du tracé n'a pas été fait dans le but d'améliorer le cadre de vie, il ne cherche pas à apporter un meilleur accès à l'urbanité pour tous.

Selon le responsable du projet de tram, « l'aspect le plus difficile c'est les 3 années de travaux mais d'un autre côté, ça va créer des emplois mais au niveau des commerces et des activités en ville, ça va être quelque chose d'assez difficile. **Les gens vont devoir s'habituer** à ne plus déposer les enfants devant l'école mais peut être les déposer à 500m. Les travaux, ça va être essentiellement ça.

Autrement, il y a les coûts aussi du tram en lui-même. Autrement, Le transport public à liège a besoin d'un grand **saut qualitatif** et c'est la seule façon de le faire. On est actuellement à **des vitesses commerciales** inférieures ç 8km/heure sur des boulevards parce que c'est des bus. Quand ça sera un tram, ça passera beaucoup plus vite. On passera à du 19km/h. Le but du tram est d'obtenir de la vitesse, du confort, de la qualité, c'est une autre image de marque de l'entreprise. Le réseau du TEC est en croissance et par rapport aux objectif du gouvernement wallon où les parts modales sont trop petites si on passe pas à des investissements capacitaires, on ne saurait jamais le faire. »

Les difficultés du tram sont donc, d'une part, de changer les modes de vie, de s'attaquer directement aux habitudes des personnes. C'est donc un des enjeux du tram d'avoir une influence

directe sur les personnes. On prend le cas très particulier des parents qui conduisent les enfants à l'école, chaque matin. Un instant plus tard, le registre dans lequel le tram s'intègre est une question de coûts, de vitesse, d'investissements. Pour cet acteur, on comprend donc que sa position de chef technique du tram, et son profil d'ingénieur, le fassent retomber sur des données, des flux, des chiffres. Cependant, d'un autre côté, les modes de vies ont un rôle inévitable à jouer. Ces modes de vies sont évoqués, effectivement mais dans le but d'être modifiés. Les modes de vies vont devoir changer, à cause du tram. Dans l'idée de cette personne, ce sont les modes de vie qui s'adapteront ou devront s'adapter au tram et non pas le tram qui est pensé par rapport à ces modes de vie. On ne peut donc pas dire que le registre des flux soit le seul pris en compte, il y a une nuance entre ces deux valeurs, ces deux rapports au monde.

*« Il y aura une réorganisation. Le but est qu'il n'y ait pas de double emploi entre le tram et le bus. On va pas faire sur 5km ou sur 3km une ligne de bus et une ligne de tram parallèles. Ca, c'est logique. L'objectif est de rendre globalement plus de services, grâce à ce mode plus **capacitaire** qu'est le tram. ET qui, puisqu'il sera **plus rapide aussi, permettra un service de meilleur qualité**. Les études sont toujours en cours mais il me semble que l'état d'esprit dans lequel elles sont entreprises, c'est de faire en sorte qu'effectivement, l'offre de service reste au moins équivalente partout. Évidemment, il va y avoir des déplacement d'arrêts de bus, évidemment il va y avoir des modifications mais c'est faire en sorte que, globalement, le système soit aussi fiable et aussi qualitatif que aujourd'hui voir plus. mais les habitudes vont devoir changer »* (Ancien employé SWRT).

Dans cette intervention, plusieurs points méritent notre attention. On pense, de nouveau, dans un registre des flux. Si le tram est rapide, alors le service sera de meilleur qualité. Cependant, pour qui est cette rapidité ? Quelle sont les personnes qui, justement, faisaient ce trajet et profiteront de cette rapidité ? De quelle qualité parle-t-on ? Est-ce que la rapidité est synonyme de qualité ? Cela, on ne le sait pas et on ne se le demande pas. Il y a également un petit retour sur le fait que des études soient en cours sur le réaménagements des bus qui on suppose, font en sorte que les personnes ne soit pas trop lésée. Pourtant, une fois de plus, les habitudes vont devoir changer. Les modes de vies vont devoir s'adapter, plutôt que d'être pris en compte et ce, non pas seulement pour le tram et dans la conception du tram mais bien dans l'entièreté du réseau.

Un autre des points importants, dans la ville, est le campus de l'Uliège, le Sart-Tilman, qui est excentré. *« Et donc pour le Sart-Tilman, la situation, j'ai envie de dire, va encore être plus compliquée. Alors on va voir si la 148 voit le jour et comment et vers où et avec quelle qualité de service etc., puisque c'est un des éléments d'alternative mais le fait de ne plus avoir de liaison rapide directe, depuis le centre-ville jusque là, on n'est même plus au centre-ville hein, le 58 part des Guillemins maintenant mais avant, il partait du centre-ville. Ca c'est quand même un point problématique et ainsi de suite »* (Membre d'une association).

Actuellement, le Sart-Tilman est majoritairement desservi par le bus 48 qui va du centre-ville (Opéra) au campus. Or, selon le responsable du projet du tram, *« depuis que je suis dans le transport public la ligne 48 a toujours été une difficulté pour nous. De par la diversité des horaires des étudiants, un jour n'est pas l'autre. Il y a finalement assez peu de jour de cours ou tout le monde est là. La déserte de l'université est un gros soucis que le TEC a.. »*. Pourtant, il s'agit d'un axe important, selon le professeur émérite : *« le tram ne résout pas .. je ne vois pas ce qu'il va résoudre. Entre Herstal et Sclessin, je ne vois pas les gens qui utilisent cette ligne là. D'où viennent-ils et où vont-ils ? Il faut bien*

*dire, pour le moment, tous les jours, il y a 20.000 personnes à l'université, même plus. Il y a ça aussi (20.000) au haut sart. Il y a beaucoup de gens qui travaillent au Haut Sart et habitent Nandrin et des gens qui habitent Herve et qui sont étudiant au Sart-Tilman , qu'est-ce que le tram va résoudre pour ces gens-là ? Pourquoi et comment les gens se serviront du tram ? »*

Effectivement, pour les personnes qui vont maintenant chercher le bus 48, il y aura certainement une dégradation du service, alors que c'est déjà un endroit compliqué pour le transport en commun, et ce depuis toujours. Les modes de vie des étudiants, des travailleurs qui sont tributaires de ce pôle important qu'est l'université, les Hauts-Sarts mais aussi l'hôpital, n'ont, semble-t-il, pas été pris en compte.

Pour résumer ce point, les inégalités d'accès à l'urbanité et à un cadre de vie de qualité sont, dans ce projet, tributaires du type de tram : un tram métropolitain pour donner accès à ces aménités aux personnes extérieures de la ville ou un tram urbain pour les urbains. Le tracé, la façon dont il a été pensé, a influencé ces accès par rapport à un certain public.

#### 4. INÉGALITÉS DANS LA CAPACITÉ D'AGIR SUR L'ENVIRONNEMENT ET D'INTERPELLER LA PUISSANCE POLITIQUE POUR AMÉLIORER LE CADRE DE VIE. LE CAS DE BRESSOUX

Comme explicité dans la partie 1 qui traite des inégalités liées à l'héritage et aux développements des territoires, sur 10 entretiens, au moins 4 personnes ont des versions différentes de ce qu'a été la genèse du tram. Je pense, personnellement, que chacune de ces personnes détient une partie de la vérité. La montée à l'agenda, le financement, les études, les possibilités ont dû être longtemps étudiées et donnent de la consistance à chacune de ces hypothèses. Le renforcement de l'ajout de ces circonstances ont dû, d'une façon ou d'une autre, encourager le projet. Ces hypothèses, à mon sens de nouveau, ont dû se renforcer mutuellement, pour réussir ensemble à faire naître ce projet. Peut-être même que chacun d'entre elles ont été nécessaires.

Après l'ancien tram, « *au début des années 60, la ville de Liège était mal gérée et mal conseillée. A cette époque, il y avait une **volonté politique de n'avoir que des autoroutes partout*** », pour le professeur émérite. Il s'agit d'un des freins à tous les autres projets de transport en commun, avant le Tram'Arden. Selon l'échevin, cette pensée est toujours présente : « *mais quand on voit ce qu'on dépense pour les réseaux de voiries d'autoroute, il y a des choix à faire mais c'est compliqué. Le peuple automobiliste est très revendiquant. Et donc les politiques résistent difficilement.* ». Les politiques résistent difficilement à faire des investissements pour les voiries voiture car ils pensent que c'est ce dont le peuple a besoin, ce pourquoi il se mobilise. Pour cette raison, l'ensemble des justifications qui ont annoncé l'arrivée du tram ont certainement été nécessaires pour permettre de contrer ces revendications des automobilistes.

Encore une fois, on peut voir un élément des inégalités environnementales là-dedans. Les personnes qui prennent les transports en commun, sont, selon le ministre de la mobilité, « *un public captif. Peu de personnes prennent le bus par choix, ils prennent le bus parce qu'ils n'ont pas le choix de*

*faire autrement. Parce qu'elles n'ont pas de voiture, soit elles sont à mobilité réduite, elles ne peuvent pas conduire ou que sais-je ». Les personnes qui auraient moins de moyen, et donc pas la possibilité de s'offrir une voiture, seraient captives du bus. Par ailleurs, dans les inégalités environnementales, on remarque par ailleurs que ces personnes qui ont moins de moyens, un moins bon revenu et un indice socio-économique plus défavorable, font le moins entendre leur voix. On pourrait donc se poser la question : est-ce que depuis toutes ces années, il n'y a pas de transport en commun efficace qui voit le jour car les personnes qui en ont besoin n'ont pas su faire entendre leur voix ?*

Ce point des inégalités environnementales est l'articulation entre les inégalités et la justice environnementale (comme mentionné dans le point D3). Vu la temporalité dans laquelle s'inscrit mon travail, il est compliqué de percevoir une capacité d'agir sur un environnement qui n'a pas encore changé. Ce point pourra être éventuellement beaucoup plus exploité dans quelques années, une fois que le projet sera réalisé, si des citoyens veulent faire entendre leur voix, afin de réclamer justice par rapport à ces inégalités environnementales.

Néanmoins, le cas de Bressoux soulève des questions dans cette zone. Comme mentionné dans le RIE et dans la partie consultation, le quartier de Bressoux est un des endroits où il y a eu le moins de lettres de citoyens, lors de l'enquête publique. Cela montre déjà un certain désintéressement des citoyens, dans cette zone, concernant le projet du tram. Pour rappel, le quartier de Bressoux est le seul quartier de la rive droite qui est desservi par le tram. C'est un endroit qui regorge de possibilité, certes, et qui a besoin d'être soutenu mais il possède également une gare, ce qui induit une possible intermodalité.

Ce qui est étonnant, c'est que la majorité des acteurs n'ont pas évoqué cette partie du tracé, ni le cas de l'entrepôt à Bressoux qui prend de la place mais n'apporte pas de réelle plus-value au quartier. Le cas de Bressoux est sous silence pour certains acteurs, comme le chef du projet de tram, l'échevin de la mobilité et le ministre de la mobilité. Ils correspondent, *grosso modo*, aux porteurs de projet, ces personnes qui, d'une manière ou d'une autre, ont fait le choix de mettre cet entrepôt à cet endroit et qui, pourtant, dans leur discours, ne l'évoque pas spontanément.

*Est-ce à cause de l'héritage de la ville ? « Liège est historiquement construite en rive gauche, tout le noyau historique est en rive gauche, la gare des Guillemins et la grande extension est en rive gauche. C'est pas anormal qu'il y ait un certain déséquilibre. Mais on remarque qu'il y a plus d'habitants en rive droite qu'en rive gauche, je parle du fond de vallée uniquement. Et en même temps, il y a un véritable problème de sous-investissement en rive droite et l'investissement continue à se faire majoritairement en rive gauche. On peut voir ceci sur l'offre scolaire, les espaces publics et les transports. Il y a une nécessité de rééquilibrer ça. Et on ne peut que constater que le tram est entièrement en rive gauche, sauf cette petite rawette là qui va vers Droixhe mais qui ne dessert même pas Bressoux. Et ça, c'est un soucis. On a plaidé pour une approche qui permettait des solutions pour aller en rive droite aussi. Le Longdoz, Bressoux, Amercoeur sont des quartiers de souffrance, on a peur qu'il y ait une relégation, une dualisation, qui est déjà en court et qui pourrait s'accroître. Avec d'une part une ville qui réémerge, qui s'en sort. Avec des quartiers, tous les quartiers autour du boulevard d'Avroy sont très privilégiés mais même Saint-Leonard qui, aujourd'hui, va de mieux en mieux, et tant mieux mais on pense qu'il y a cette nécessité de mettre un peu le paquet sur les quartiers de la rive droite. »*, selon le membre d'une association.



Et « mettre le paquet » ce n'est pas vraiment installer un entrepôt. Le fait que le tram n'aille pas en rive droite ou quasi pas. Et que les maigres segments ou il s'insère en rive droite est dans le but d'y mettre un entrepôt n'est pas l'amélioration qui va changer et redynamiser les quartiers. Car ce centre à Bressoux ça prend de la place, c'est contraignant et sans réelle plus value pour les habitants.

Peut-être, comme le souligne Emilianoff, que les personnes qui vivent à Bressoux ne savent pas qu'ils peuvent se plaindre de ce qui arrive à leur quartier. Ils ne prennent pas la peine de se mobiliser contre. Cette idée est plus explicitée dans la partie théorique en section D2.

Parmi les opportunités que peut présenter Bressoux, « *là où c'est criminel, c'est sur l'intermodalité. Le tram n'a pas un point d'intermodalité correcte avec le train. Il passe à proximité de 4 gares : Sclessin, Bressoux, Liège-Palais ou Guillemins et dans aucune de ces gares, il y a un réel travail crédible d'intermodalité qui a été fait. Au Guillemins, ça va aller vaille que vaille, vu qu'on est devant. Et le plus scandaleux, c'est Bressoux où il y avait moyen de faire quelque chose de déterminant, où les gens aurait pu aller en train jusqu'à Bressoux et de la prendre le tram* ». Le membre d'une association a personnellement essayé de s'investir, afin de régler ce point : « *Pour le point d'intermodalité tram-train à Bressoux, j'ai eu plein plein de contacts pour essayer car c'est la cata . Il y a un énorme potentiel là-bas qui n'a jamais été exploité et qui a été rendu impossible. C'est vraiment une tristesse de voir la médiocrité avec laquelle on aménage.. Sclessin, même chose, ça aurait pu être autre chose qu'un P+ R en face du stade, il y a beaucoup d'espace public, beaucoup de fonction... Et ça a pas été le cas **car les bureaux on leur a pas demandé de faire du tram un levier de développement urbain**. De faire que le tram fasse émerger des pôles forts dans la ville. Et euh, et voilà. Le PPP rend la modification a posteriori quasi impossible. Contrairement à un financement public où on peut modifier, toute modification sur la zone PPP au cours de la durée du PPP (27 ans après l'ouverture du tram) demandera un avenant du PPP et les travaux seront fait pas le PPP a un tarif que le privé décidera lui-même* ».

Bressoux est victime du manque de vision pour le territoire. Il n'y a pas eu la volonté de faire du tram un levier de développement urbain, au moment des prises de décisions. Tout le potentiel de Bressoux est mis entre parenthèses. Les personnes vivants dans le quartiers vont, notamment à cause du P+R, recevoir un flux de voitures. Concernant l'accès à l'urbanité, il se peut que, grâce à ses deux arrêts, cela s'améliore mais sans certitude, les intermodalités étant mal, voire pas pensées pour rendre ce quartier attractif. C'est une sorte d'acte manqué du développement d'un endroit qui en a pourtant besoin. Le fait que les promoteurs du projet ne parlent pas de cet entrepôt est en soi un information qui vient s'ajouter à ce manque d'intérêt pour cette partie de la ville. C'est un problème pour les quartiers qui sont en difficulté mais ce souci va perdurer encore pendant au moins 27 ans. Le verrouillage présent ici est conséquent. Une rive de la ville a été laissée pour compte, alors qu'il y a eu des possibilités de redynamiser un endroit qui en a besoin. Sans savoir pourquoi, rien n'est fait. En plus d'être dans l'inaction aujourd'hui, cette inaction va être prolongée de près de trois décennies, là où les inégalités sont pourtant flagrantes.

D'un autre point de vue, venant de l'ancien employé de la SRWT : « *Pourquoi est-ce que la station d'entretien est située à Bressoux ? Car à l'origine, il était question du tram en version longue qui allait de Jemeppe à basse campagne et localiser le centre d'entretien à Bressoux le mettait au milieu de la ligne. On a parlé de mettre cette station à Tilleur, au début, mais ça faisait perdre des centaines de kilomètres par jour, en mettant les trams en ligne. Mettre la station à Bressoux permettait, aurait*

*permis d'injecter les trams beaucoup plus facilement. Donc ça évitait des centaines de kilomètres perdu , ici juste au milieu de la ligne, c'était plus simple à injecter.*

*Malheureusement, entre temps, le tracé a été raccourci comme on le connaît maintenant. Je pense que l'emplacement n'est quand même pas mal. D'une part, parce que ça crée une antenne qui n'était pas prévue dès le début, vers Droixhe. Et d'autre part, ça désenclave le quartier **qui en a bien besoin**. De ce point de vue-là, c'est ... C'est aussi réhabiliter une friche qui est assez urbaine.*

*La difficulté de la rive droite est de trouver une .. encore une fois, on en **revient à la réalité du réseau viaire**. On a eu beau se creuser dans tous les sens, trouver des itinéraires qui permettent sans complètement supprimer les stationnement, **faire passer un mode lourd comme ça**, on a parfois quelques centaines de mètres mais on ne sait jamais faire un tracé complet. C'est ça une des difficulté du projet » (Ancien employé de la SRWT).*

Dans cette séquence, le passage d'un registre à l'autre est évident. Dans un premier temps, on parle de kilomètres perdus, d'endroit stratégique et, de nouveau, d'aspects techniques, de simplicité de réalisation... Le registre est celui des flux. D'un coup, le registre change et on vient sur le fait qu'il s'agit d'un quartier « qui a besoin » mais besoin de quoi ? Quelle est la logique sous-jacente ? Si le tram est un moyen de mobilité qui n'est pas fait en pensant à un public, pourquoi le quartier de Bressoux en aurait-il besoin ? Le temps d'un instant, le rapport au monde a glissé légèrement vers les modes de vie, à la défaveur des flux. Cet instant bref passé, on repasse sur la réalité du réseau viaire. C'est donc un aller-retour permanent entre les aspects techniques très déconnectés des personnes et puis les cas particuliers qui poussent à réfléchir, finalement, aux quartiers, aux difficultés et au sous-équipement de ces personnes. Dans les faits, il semblerait quand même que le registre des modes de vies n'ai pas eu un poids suffisant pour faire pencher la balance.

Le réaménagement des espaces publics est un point très souvent évoqué dans les entretiens. Deux exemples sont présentés ci-dessous :

*« On a, d'abord , une surface très importante des espaces publics qui va être rénovée en profondeur » (ancien employé de la SWRT).*

*« Ce qui est formidable, tout au long des 12km de voie, il y a 50-55 hectares d'espace public qui vont être rénovés, complètement. De façade à façade quasiment. L'esplanade des Guillemins, par exemple, va être prise en charge par le constructeur du tram, la rue Ferronstrée va être revue de façade a façade complètement et donc ça va faire une rue piétonne euh de belle qualité, de belle composition, on va pas laisser les vieux trottoirs . Pareil Place du Marché, ça va donner une allure complètement différente. C'est beaucoup de choses belles et bonnes» (Echevin de la mobilité).*

En quoi consisteront ces aménagements ? Comment seront ils précisément opérés ? C'est un point positif sans appel du dossier pour plusieurs personnes. Pourtant, à part des informations très superficielles, il semble compliqué d'approcher du cœur du dossier.

*« Il y a vraiment un défaut je dirai d'approche systémique, d'approche holistique, qui se marque dans ce projet où les équipes qui ont été missionnées, on leur a demandé de faire une ligne de tram, elles ont fait une ligne de tram mais sans vraiment voir dans cette ligne de tram l'élément d'un réseau à venir et je dirai encore moins un projet urbain au service de la ville, au service de sa transformation. Ce qui se marque aussi au niveau architectural parce que on a tout le long du tracé, les 11km du tracé,*

*vous avez les mêmes aménagements partout, les mêmes pierres, les mêmes arbres, le même mobilier urbain. Est-ce que vraiment il n'y avait pas moyen de confier l'aménagement de telle ou telle place, de tel ou tel espace, à une équipe d'architecte etc. ? On rentre dans du détail, ce n'est pas ça qui va modifier le fonctionnement du tram mais par contre, en termes de qualité du projet, de perception du projet, de potentiel du projet pour la transformation d'une ville, ça c'est quand même non-négligeable je dirais. Idem en matière d'intégration d'œuvres d'art mais on arrive dans des trucs que certains vont considérer comme anecdotiques qui ne le sont pas forcément. Parce que je pense que l'enjeu du tram, c'est aussi une reconquête de la ville et ce sera quand même assez visible qu'on est dans un aménagement assez standardisé ou les solutions standards d'un grand bureau parisien qui s'appelle Richet qui voilà a fait 25 trams, on a reçu leur bouquin là, ils ont fait un nombre important de réseaux de trams en Europe, ben ils ont déroulé, ils ont déroulé leur truc habituel, je dirai, sans forcément pousser le soin du détail plus que nécessaire » (Membre d'une association).*

Pour le membre de l'association, il est difficile de voir les aménagements comme des choses « belles et bonnes », à la manière l'échevin. La qualité de vie est l'un des points important de la ville, elle doit être soignée. Un aménagement standardisé et non anticipé ne pourrait pas apporter le même niveau de qualité de vie qu'un projet soigné. On peut imaginer que la partie aménagement a été un peu laissée pour compte, pour cette raison

*« Euh mais il n'y a pas eu spécialement un schéma, comment est-ce que je vais dire, un schéma au sens euh comme un schéma communal, comme une sorte de pré-permis je vais dire, comme dans les procédures d'aménagement du territoire avec les schéma d'orientation ou des schéma communaux ou pluri communaux, qui permet d'avoir le projet dans les grandes lignes et après il y a le permis. Euh non on est pas passé par là. Il y a eu la décision, l'analyse technique, la décision politique. Euh les travaux des bureaux d'études etc., forcément par étapes successives, le travail avec les communes sur le tracé précis etc. Et euh finalement la demande de permis et puis le travail se continue encore après, puisque après vous avez la rédaction du cahier des charges, puisque c'est un PPP, c'était un énorme travail technique en soi. »* Selon le ministre, ce sont les outils qui ont servis tout du long du processus. Force est de constater que l'aménagement du territoire, dans ce projet, est en quelque sorte le parent pauvre. Il n'y a pas eu, en parallèle des études sur les contraintes techniques, des études d'aménagement du territoire, afin que le projet s'agence à la ville, plutôt que de s'imposer à la ville. J'ai l'impression que réaliser un schéma d'orientation, ou quelque chose de plus global autour de l'axe du tram, aurait permis de concevoir le projet différemment, afin que le tram soit un élément à part entière de la ville, plutôt qu'un élément greffé.

La capacité d'agir, si elle est mobilisée, le sera dans le futur. Au moment où cette capacité d'agir sera de sortie, il ne sera plus tant question des inégalités environnementales mais bien de justice environnementale.

## 5. LA CONCERTATION, UNE ARTICULATION MANQUÉE ?

La concertation est un des points cruciaux (ou critiques) de ce projet. J'ai interrogé les différents acteurs sur ce point et les visions des acteurs, par rapport à la concertation, se sont révélées assez contrastées.

*« Je pense justement, en fait je me rappelle quand on avait fait en 85 dans le TAU, c'était un dossier ( la PTU) faisait ces lignes de métro Charleroi par exemple, et eux, ils imposaient sans concertation. Ici, la concertation, on l'a faite. On l'a pas fait tout seul. On a pas travaillé tout seul. C'est pas un projet transport public, c'est un projet ville de Liège. Depuis que je suis dans les études, il y a toujours des représentants de la ville de Liege, l'urbanisme , les voiries etc., pleins d'aspects. C'est pas un projet qui a été fait tout seul par le groupe TEC, c'est un projet qui a été concerté, fait en collaboration. La population a très bien suivi, dans les différents permis. C'est vrai par rapport à y'a 30 ans, on pouvait faire tout sans concertation avec les villes. Ici, ça n'a pas été la démarche établie ».* Dans cette intervention du responsable du projet tram, deux points sont intéressants. Premièrement, la comparaison permet de justifier une amélioration de la concertation dans l'élaboration des projets. Effectivement, il y a eu une amélioration, en plusieurs décennies mais est-ce un argument suffisant pour se contenter du minimum légal et assurer que la concertation ait été opérée ? Deuxièmement, la concertation, pour lui, semble être une concertation entre le TEC, la ville, les représentants des voiries, etc., c'est-à-dire essentiellement des techniciens et non pas des citoyens, des utilisateurs de la ville,... Les personnes qui vont voir leur mobilité changer n'étaient pas une priorité, outre les aspects légaux auxquels on ne peut échapper. Pour cette personne, la concertation est donc faite et meilleure que dans le passé mais n'implique pas, pour autant, les citoyens.

Un autre point de vue sur la concertation nous est proposée par l'échevin de la mobilité : *« Il y en a qui regrettent qu'on ne passe pas sur les deux rives de la Meuse, mais ils ne réfléchissent pas beaucoup beaucoup, c'est déjà un investissement de 400M d'euros, la Wallonie se saigne aux quatre veines pour le supporter, alors si on doit faire un petit tour coté rive droite, coté rive gauche, il faut des ponts mais ça coute blindé des ponts, c'est 10-15 millions en plus, minimum même une vingtaine, c'est pas sérieux. A un moment donné il faut se dire « prenons ça » » c'est bien il y a pas de défaut majeur, on peut toujours dire pourquoi on a pas fait ça ou ca mais je pense que l'essentiel a été bien pensé ».* L'échevin de la mobilité pense, quant à lui, qu'au vu des contraintes budgétaires et des difficultés de desservir plus d'endroits dans la ville, les citoyens devraient accepter le projet dans l'état et en être heureux. S'agissant d'un gros investissement, tout le monde devrait en être content car cela représente beaucoup d'argent. Les personnes qui n'ont pas de profil technique ou, du moins, qui n'étaient pas sur le dossier, ne « réfléchissent pas beaucoup ». Pour cela, la concertation n'était pas nécessaire. Le point de vue exprimé par cette personne, qui était quand même en charge du dossier à cette époque, est des plus inquiétant.

Un autre point de vue, plus nuancé, provient de l'ancien employé de la SRWT : *« Non, l'avis des citoyens n'a pas été pris en compte. Mais théoriquement, oui. Mais classiquement 80% des gens découvrent le dossier quand la pelleuse est devant chez eux. C'est malheureusement classique. Il y a eu 500-600 personnes qui ont assisté à la réunion dans le cadre de l'appel public. Mais un, c'est il y a cinq ans. Et dans ce genre de chantier et de projet, c'est un grand classique malheureusement, la*

*majorité des personnes s'aperçoit toujours en dernière minute des implications concrètes et on ne peut pas non plus aller sonner à la sonnette de tout le monde : « est ce que vous vous rendez compte que ? quel est votre avis ? ... » C'est la difficulté de ce genre de processus, ça c'est évident. Par ailleurs, dans la ville, les choses changent vite aussi. Il y a peut-être des gens qui habitaient dans tel et tel rues et qui n'y habitent plus. Il y a de nouveaux arrivants qui arrivent et qui ne sont pas non plus au courant de ce qui se passe.. il y a une dynamique ». Il est vrai que les concertations pour le permis de tram ont eu lieu, en 2012 mais le chantier commence seulement 7 ans plus tard. Les personnes ont eu le temps d'oublier, de déménager, d'arriver dans d'autres quartiers, etc. Les modes de vies changent très vite, alors qu'au contraire, les lourdeurs administratives font qu'un projet d'une telle ampleur évolue très lentement. La concertation n'a, d'ailleurs, pas été « prise au sérieux » par les riverains. Selon la responsable du comité de quartier 1, « ça nous semblait être un beau projet un peu idéaliste, on nous en parle ici depuis tellement longtemps qu'on n'y croyait plus donc bon notre avis... ».*

Il est donc compliqué, d'une part, de percevoir ces dynamiques de la ville, ces mouvements des habitants, ces changements de comportements et, d'autre part, de réussir à les intéresser à la problématique, pendant près d'une décennie.

*« Je crois qu'il y a une nécessité, un impératif quand on mobilise des montants pareils d'argent public vraiment très soignée, très aboutie, très concertée. Il n'y a eu aucune concertation autour de ce tram, vraiment aucune concertation publique. C'est vraiment un projet top down complet, au niveau de son mode de réalisation »* explique le membre d'une association, déçu de la façon dont la concertation ou plutôt la non concertation de ce projet.

C'est un aspect complexe de ce projet. D'une part, la concertation aurait permis d'articuler mieux le projet entre le registre des flux et le registre des modes de vie mais la temporalité pose problème. Les modes de vie, la ville toute entière change trop vite, alors que les projets se font trop lentement.

Pourtant la population semblait prête à participer au projet, selon un membre d'association : *« Le gouvernement, et en particulier le ministre, n'ont jamais considéré qu'il était utile pour le projet de tenir compte des avis. jusqu'au moins ou les procédures minimales : enquête préalable à l'étude d'incidences et publique (obligation légale) et ont été bâclées de façon vraiment scandaleuse. Si on regarde le permis du tram, il y a plein de remarques super constructives, des choses significatives et sur ce genre de chose, on est pas en mesure d'en tenir compte. Même des choses beaucoup plus petites, ils ont tout baqué. Parce qu'on avait pas le temps, il fallait faire l'exposition Liège 2017 il et ça a servi d'argument pour ne pas tenir compte des améliorations possibles. Au nom du fait qu'il **fallait cavalier, cavalier**. Ici on est en 2019, les travaux n'ont pas encore commencé. Et voilà ça a servi d'argument. Et au nom du fait qu'il fallait pas prendre de retard, on a pas pris 3 mois ou 6 mois pour affiner le projet et ça aurait tellement amélioré la réception dans les quartiers, on a fait des animations etc. pour expliquer l'arrivée du tram, lire les plans, comprendre ce qui se passait.. Il y avait plein de gens qui étaient contents, qui voulaient participer et voir que la ville s'améliore, que leur ville est améliorée, et pleins pleins de gens ont remis des avis et ont eu des suggestions. Certainement qu'il y a eu beaucoup d'avis non pertinents et il aurait fallu expliquer les rejets et justifier. Mais ils n'ont pas fait ça. Ils n'ont pas permis qu'on discute du projet, qu'on ait une réflexion sur comment il s'améliore ».* La concertation aurait été bien accueillie par les citoyens et aurait pu apporter quelque chose de significatif, selon cet intervenant. Néanmoins, le timing relatif à l'exposition ne laissait pas le temps, il fallait avancer et la concertation a été un des dommages collatéraux de cet empressement.

Toujours dans cette optique de temporalité, le ministre, lui, disait que c'était plutôt une question de tout faire passer dans les 5 années de la législature, une question de calendrier politique qui a éclipsé la concertation.

« Je ne sais pas si vous avez vu dans la presse, mais ils ont fait une consultation public pour le nez du tram. Ils avaient fait trois nez et les gens ont pu choisir lequel ils préféreraient. Et c'est celui-là qui a été retenu, super. Pour les stations aussi ils ont fait ça. Mais pour tous les enjeux importants, ça n'a pas été le cas », exemple le membre d'une association. Ainsi, lors des débats esthétiques, les citoyens sont inclus, tandis que pour les enjeux de taille, seul le minimum légal est prévu.

Selon le ministre, « le tram, c'est un projet qui nécessite l'accord de différentes communes, nécessite une décision gouvernementale majeure, nécessite la disponibilité budgétaire, nécessite l'implication de la SRWT, l'OWT et le tec sinon c'est juste pas faisable... **C'est un espèce d'alignement des astres** qui ne se produit pas comme ça tous les 6 mois. Donc de ce point de vue-là, je peux comprendre que ça peut être vu comme top down, on doit concrétiser. Et sur laquelle on a toute sorte de paramètre sur lequel on peut jouer mais a un moment donné ou bien on se dit voilà, c'est un projet qu'on peut surement encore discuter pendant 5 ans ou 10 ans et peut être qu'il sera mieux ou pas. Mais en tout cas ce qui est sûr c'est qu'on l'aura pas avant 5 ans ou 10 ans ou bien on saute dans le train si on peut dire, ou dans le tram et on avance. Voilà donc nous on a plutôt été dans cette optique la ». Parvenir à réaliser un tram, en raison de toute la lourdeur administrative, des contraintes budgétaires et politiques, relève, pour lui, d'« un alignement des astres ». Dans cette optique, l'action est rendue urgente, en raison des limitations conséquentes au temps de mandat, de sorte que la concertation ne représenterait, finalement, qu'un obstacle supplémentaire à l'action.

Le projet du tram a été conçu sur base du passé et d'études. Les personnes qui ont encouragé et qui ont participé au projet ont déposé une partie de leur rapport au monde dans cette conception. Il semblerait que les porteurs de projet soient des personnes qui ne vivent pas réellement l'expérience de l'urbanité et les difficultés que cela implique. Le projet, en conséquence, ne peut être pensé pour répondre aux modes de vies des urbains, dans la mesure où les décideurs occultent ces aspects qu'ils ne connaissent pas. Une solution aurait été la concertation qui aurait permis d'ajouter les rapports au monde, plutôt que de les opposer. La concertation aurait ouvert la discussion sur les modes de vie et les buts concrets du projet. Malheureusement, ceci n'a pas été réalisé.



## G. REFLEXIVITÉ :

Habitant à une quinzaine de kilomètres de Liège, j'ai obtenu mon permis de conduire à la date anniversaire de mes 18 ans. Vivant à la campagne, je profite d'un cadre de vie agréable mais pour me rendre à Liège, je subis également la congestion routière car le mode de transport prédominant est la voiture. De prime abord, si ce projet m'a intéressé, c'est parce que je l'ai trouvé positif sur de nombreux aspects. Ces aspects étaient finalement la traduction de mon rapport au monde, compte tenu de ma situation. En septembre 2018, je n'aurais pas imaginé que la représentation de ce projet de tram était tributaire de mon propre rapport au monde. Ce, travail visant à déconstruire les problèmes et les inégalités du territoire, m'a permis d'ouvrir les yeux sur des aspects jusqu'alors inconsiderés. C'est un champ d'action qui n'est malheureusement que peu pris en compte et qui se révèle au fur et à mesure de l'investigation, des questionnements et, surtout, beaucoup d'injustice.

Au terme de ce travail, ce qui m'a le plus marqué est que, finalement, je n'ai pas perçu ces inégalités en tant que citoyenne. Pourtant, compte tenu de mon parcours, lors de mon précédent bachelier en immobilier, je suis beaucoup allée sur le terrain. J'ai décrit des quartiers, des situations, je pensais avoir acquis la capacité de discerner une partie des dynamiques du territoire. Aujourd'hui, je me rends compte qu'il n'en était rien. Le fait que je n'aie pas perçu ceci, auparavant, est dommage mais le fait que le pouvoir public, qui est à la manœuvre, n'ait pas perçu, lui non plus, ces inégalités, cela devient dommageable. Je pense que cette façon d'appréhender et de penser le territoire, par le biais des inégalités, restera le plus bel apprentissage que ce travail m'ait apporté. Il a donc fallu, avant que je ne puisse réellement entrer dans le cœur des données qualitatives, comprendre ma position, les *a priori* et les conséquences qui me venaient naturellement.

Un autre point de difficulté a été de rester trop en surface. Il m'a fallu un très long moment avant de réellement comprendre les tensions entre les modes de vie et les flux, pour trouver une porte d'entrée vers le cœur du sujet. J'avais perçu la grande place occupée par les outils mais sans réellement comprendre les rapports au monde qui leur sont sous-jacents. C'est donc je pense, une des choses que je pourrai améliorer, dans le futur : tenter de creuser en profondeur ce que l'on exprime à mi-mots et ne pas rester dans le cas pratico-pratique.

Enfin, une de mes difficultés a été, face à la richesse des données, de ne choisir de traiter qu'une partie qui révèle les inégalités environnementales. J'aurais souhaité aborder tous les thèmes mais mon travail aurait perdu en clarté.

## H. DISCUSSION

Il est important de situer ce travail dans un cadre temporel. Ce travail a été réalisé entre la période de l'appel d'offre et le début du chantier. Des éléments, notamment des études concernant le réaménagement de la mobilité, ne sont pas accessibles car elles ne sont pas encore terminées. Cela laisse beaucoup de paramètres, qui influenceront directement sur ce projet, en suspens.

Ce timing a également justifié bon nombre de choix, notamment de s'intéresser majoritairement aux décideurs, aux concepteurs du projet qui sont directement en contact avec celui-ci, dans le cadre de leur métier. Autrement dit, il s'agit d'une minorité de personnes de catégories peu variées. Ce sont des personnes qui ont des capacités de compréhension dans des domaines de mobilité, aménagements du territoire, ingénieur... et qui ont une implication professionnelle ou une implication personnelle, afin d'essayer de participer et d'améliorer le projet.

Si mon travail de fin d'études s'était déroulé à un autre moment, les acteurs interviewés et les inégalités environnementales soulevées auraient été tout à fait différents. Comme mentionné dans la section « la place de la science dans les inégalités environnementales », on peut présumer que, lorsque les travaux auront été effectués et que l'ensemble des effets directs et indirect du tram seront présents, les populations qui s'estiment défavorisées élèveront leur voix. Dans ce cas, un travail de fin d'études pourra tout aussi bien porter sur le projet du tram mais avec un cadre d'analyse qui concerne la justice environnementale et un panel d'acteurs citoyens à interviewer. Tant que maintenant, l'incertitude face aux effets du tram ne permet pas une réflexion plus poussée que d'attendre et de voir les mouvements sociaux et les mobilisations se produire.

La situation du projet aujourd'hui est opaque, les modes de vies sont mal perçus. Comment est-ce que la ville va réagir entre cette infrastructure et les modes de vie ? Les modes de vies vont-ils changer ? ou est-ce que le tram est voué à l'échec ?

Comme disait un membre d'une association : « *Est-ce que le tram va faire baisser les inégalités spatiales ou les accroître ? c'est une question très compliquée car elle a des effets contradictoires. Le tram va effectivement, il va modifier les équilibres dans la ville dans laquelle il s'installe* »

## I. CONCLUSION

Ce travail avait pour but, dans un premier temps, de comprendre le projet du tram de Liège et de le percevoir, de façon nuancée, via le prisme du cadre d'analyse des inégalités environnementales, par le biais d'informations recueillies lors d'entretiens avec des acteurs de cette problématique. Le but était de répondre à la question : « Quelles visions du monde ont conduit au projet du tram de Liège ? Analyse des inégalités environnementales grâce à la technique d'enquête par le terrain. »

Dans un premier temps, ma recherche était axée sur « le tram pour qui ? », car il semblait intéressant de comprendre ce que ce projet voulait dire et à qui il était adressé. Au fur et à mesure de l'investigation, ces choix ont été révélateurs, quant aux publics que le tram veut cibler : les personnes de l'extérieur de la ville, majoritairement. Il a aussi été révélateur de ce qui a motivé les promoteurs du projet, les acteurs institutionnels, à agir de la sorte : leur rapport au monde. Chaque personne, par sa situation, par ce qu'il est, par ses valeurs, a un rapport au monde qui lui est propre. Cette vision personnelle, d'une façon ou d'une autre, influence les choix posés. Dans le rapport des incidences environnementales, un document majeur du projet, il n'y apparaît pas ou très peu de caractérisation des quartiers, des populations et de leurs modes de vie. Ces choix concernant le tram ont été posés par des personnes avec un profil technique ou politique avec des considérations elles-aussi, d'ordre techniques ou politiques (facilité de mise en œuvre, pente, vitesse, coût de l'investissement...)

Par le prisme des inégalités environnementales, il a été possible de constater qu'il y a des inégalités générées par l'histoire de la mobilité liégeoise, des ancrages qui persistent au fil des décennies et qui, toujours aujourd'hui, influencent les projets. Grâce aux inégalités environnementales, il a été possible de réfléchir à la répartition des aménités et désaménités sur la population et l'implication de celles-ci sur le cadre de vie et les nuisances perçues par les différentes populations. Au vu des témoignages d'acteurs et de l'analyse que l'on peut en faire, les urbains auraient potentiellement à supporter plus de nuisances, ce qui exacerberait les inégalités déjà en place. Il y a une opposition entre deux façons de faire le tram : un tram urbain ou métropolitain. Ces deux façons de faire représentent respectivement un rapport au monde en termes de modes de vie et en terme de flux. Le projet du Tram'Ardenne a, selon les acteurs, des aspects se rapprochant plus du tram métropolitain. Le dernier point des inégalités environnementales est la capacité à agir des populations. Cet aspect est l'articulation entre inégalités environnementales et justice environnementale. Le futur du projet, s'il présente des inégalités trop fortes et que les populations veulent se mobiliser, pourrait être en contact avec la justice environnementale.

A la suite de cette analyse, plusieurs constats sont alors sortis de terre : les personnes qui font les projets le font sur base de ce qu'ils pensent que les populations ont besoin. Ils ne savent pas reconnaître les besoins en mobilité car eux-mêmes semblent, au vu des témoignages, ne pas être des utilisateurs des transports en commun. Dès lors, ils s'imaginent des modes de vie qui ne sont pas les bons. Ils occultent la raison pour laquelle ces déplacements ont lieu. La concertation aurait permis une articulation entre les deux rapports au monde, afin de lier la technicité des flux avec les modes de vie des utilisateurs de la ville. Les enjeux et les inégalités du tram ne sont pas figées. Compte tenu que le projet commence à être construit ici, au printemps 2019, il est encore possible de limiter ces inégalités. Les aménagements connexes seront déterminants pour ce projet, notamment les aménagements relatifs aux plans de circulations, l'aménagement du réseau de bus et l'aménagements des espaces

publics. Les premiers choix du projet sont posés et entérinés mais les aménagements peuvent redistribuer les inégalités environnementales.

Les effets du Tram'Arden sont directs et indirects, mais surtout indéterminés et indéterminables aujourd'hui. Il serait donc intéressant de reprendre cette problématique dans quelques années, après les travaux, afin de voir comment les aménités et désaménités ont été réellement réparties et dans quelle mesure les inégalités environnementales ont été consolidées ou diminuées.

Pour conclure ce travail, voici un point de vue qui a bercé l'entièreté de mon travail « La mobilité, insistons sur ce point, n'est pas réductible à une question de transport. Le transport est d'abord une demande dérivée des modes de vie et des projets propres aux acteurs. Nos déplacements sont nés d'obligations, de contraintes ou, pourrait-on dire, de fenêtre de tir qui se sont offertes à nous » (V. Kaufmann, 2008)

## J. BIBLIOGRAPHIE

- Arsenault, M.-P., & Thibault, G. (n.d.). *Fiche d'information scientifique N°00020 : La théorie de Kingdon*. Retrieved January 16, 2019, from [www.kino-quebec.qc.ca](http://www.kino-quebec.qc.ca)
- Atlas des 12 villes FEDER de Wallonie: 4.5 Liège. (2018). .
- Bastin, F., Bianchet, B., Lacroix, G., May, X., Ruelle, C., & Wilmotte, P.-F. (2016). *Notes de recherche Politique de la ville, dynamisation des coeurs de ville*. Retrieved June 2, 2019, from [https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/pdf/ndr63\\_politique\\_ville\\_final\\_hd\\_0.pdf](https://cpdt.wallonie.be/sites/default/files/pdf/ndr63_politique_ville_final_hd_0.pdf)
- Belga. (2018). La dette belge repasserait sous les 100% en 2019, la croissance reste plus faible. 8 novembre 2018. Retrieved May 9, 2019, from <https://www.sudinfo.be/id84570/article/2018-11-08/la-dette-belge-repasserait-sous-les-100-en-2019-la-croissance-reste-plus-faible>
- Bourdin, A., & Alain. (2003). Urbanisme et quartier. *Terrain*, (41), 137–148. Association Terrain. Retrieved June 11, 2019, from <http://journals.openedition.org/terrain/1681>
- Broussolle, D. (2012). Le renforcement de la discipline budgétaire dans la zone euro, gouvernance contre gouvernement économique ? - L'observatoire des politiques économiques en Europe. Retrieved May 9, 2019, from <http://www.opee.unistra.fr/spip.php?article258>
- Browet, G. J., Carrillo, M. G., Leonard, S., Looze, J., Polis, R., & Fallon, C. (2018). Comment le projet de tram à Liège, mené par le Gouvernement wallon, s'est-il imposé en tant que politique publique., 1–145.
- Bureau Greisch. (n.d.). Bureau Greisch - Le projet du tram de Liège a reçu le Grand Prix de l'Urbanisme 2017. Retrieved January 20, 2019, from [https://www.greisch.com/projet-tram-de-liege-a-recu-grand-prix-de-lurbanisme-2017/?fbclid=IwAR2gVyowYlClqxJ58\\_ZWRHt87FhllHqiRsY1nkTeIMEla\\_1wSwNYTNqqZs](https://www.greisch.com/projet-tram-de-liege-a-recu-grand-prix-de-lurbanisme-2017/?fbclid=IwAR2gVyowYlClqxJ58_ZWRHt87FhllHqiRsY1nkTeIMEla_1wSwNYTNqqZs)
- Cabinet Willy De Meyer. (2018). Le Tram de Liège est une réalité ! | Willy Demeyer. 28 novembre 2018. Retrieved January 17, 2019, from <https://willydemeyer.be/billet/communique-de-presse/2018-11-28/le-tram-de-liege-est-une-realite?fbclid=IwAR351GCm9hFZ646YcyVT1iPXtkzkmOgroxYWqDHXlobhaUCx7oP6RVfPbUg>
- Cellule Cartographie JMR. (2016). Les Comités de quartier en une carte — Liège. Retrieved April 24, 2019, from <https://www.liege.be/fr/vie-communale/services-communaux/quartiers/reactions-avec-les-comites-de-quartiers/liste-des-comites-de-quartier/les-comites-de-quartier-en-une-carte>
- Collectif quel pont pour Tilff? (2007). Liaison autoroutière CHB ( Cerexhe- Heuseux Beaufays) quel impact sur le trafic à Tilff? Retrieved May 29, 2019, from <http://www.algo.be/pont->

tilff/pdf/com-C-QPPT-11dec2007.pdf

Collectivitésviables.org. (n.d.). Réseau structurant de transport en commun - Collectivités viables. Retrieved June 3, 2019, from <http://collectivitesviables.org/articles/reseau-structurant-de-transport-en-commun.aspx>

Commission Européenne. (2011). *LIVRE BLANC : Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*. Retrieved May 10, 2019, from <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:FR:PDF>

Commission, L., & Les, E. (2017). En route vers une mobilité propre : Questions et réponses sur les initiatives qui protègent la planète , renforcent l ' autonomie des consommateurs et défendent les entreprises et les travailleurs.

CommissionEuropéenne. (2017). Programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre,compétitive et connectée pour tous. Retrieved January 2, 2019, from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52017DC0283>

CommissionEuropéenne. (n.d.). Cadre pour le climat et l'énergie à l'horizon 2030 | Action pour le climat. Retrieved December 31, 2018, from [https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2030\\_fr](https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2030_fr)

Damay, L., & Ludivine. (2014). Un RER à Bruxelles ? Socio-histoire des rivalités et des régulations politiques (1989-2013). *Brussels Studies*. Université Saint-Louis Bruxelles. Retrieved January 20, 2019, from <http://journals.openedition.org/brussels/1205>

Département de la stratégie de la mobilité Cellule ferroviaire. (2017). *PLAN DE TRANSPORT 2017 SNCB Rapport d'analyse*. Retrieved May 9, 2019, from [http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques\\_de\\_mobilite/politique\\_ferroviaire/plan\\_de\\_transport\\_2017/RAPPORT\\_PT2017\\_après\\_roadshows.pdf](http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques_de_mobilite/politique_ferroviaire/plan_de_transport_2017/RAPPORT_PT2017_après_roadshows.pdf)

Emelianoff, C. (n.d.). *Connaître ou reconnaître les inégalités environnementales ?* Retrieved May 27, 2019, from <https://www.opalesurcasting.net/IMG/emelianoff-2.pdf>

Englebert, J. (2010). *A propos d'une future ligne de tramways dans l'agglomération liégeoise : voie passée ou voie contemporaine ?* Retrieved April 30, 2019, from [http://www.lem.ulg.ac.be/documents/tram\\_englebert.pdf](http://www.lem.ulg.ac.be/documents/tram_englebert.pdf)

Eur-Lex. (n.d.). Glossaire des synthèses - EUR-Lex. Retrieved May 10, 2019, from [https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/white\\_paper.html?locale=fr](https://eur-lex.europa.eu/summary/glossary/white_paper.html?locale=fr)

European Union, & United Nations Human Settlements Programme. (2016). *The State of European Cities 2016*. Retrieved from [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/policy/themes/cities-](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/policy/themes/cities-)



report/state\_eu\_cities2016\_en.pdf

Frankignoulle, P. (2013). *Quand la mobilité fait la ville Quand la mobilité fait la ville ( et inversement )* (Cité Mobil.). Embarcadère du Savoir et Musée des Transports en Commun de Wallonie.

Geneanet. (n.d.). Liège - Place Saint-Lambert et le Palais de Justice. Centre de Liege. - Carte postale ancienne et vue d'Hier et Aujourd'hui - Geneanet. Retrieved June 9, 2019, from <https://www.geneanet.org/cartes-postales/view/302712#0>

Gouvernement Wallon. (n.d.). Le tram de Liège, c'est parti ! | Gouvernement wallon. Retrieved June 8, 2019, from <https://gouvernement.wallonie.be/home/presse/publications/le-tram-de-liege-cest-parti.publicationfull.html>

GouvernementWallon. (2004). Le droit en Wallonie : 1er avril 2004 : décret relatif à la mobilité et à l'accessibilité locales. Retrieved December 30, 2018, from <https://wallex.wallonie.be/index.php?doc=794>

GRELiège. (2012). *LA TRANSURBAINE LIÈGE- Les cahiers du GRE- Liège*. Retrieved January 2, 2019, from <http://www.gre-liege.be/CMS/content/files/1451923037GRE-TRANSURBAINE-BAT.pdf>

groupement CHB. (n.d.). La liaison CHB | Groupement CHB. Retrieved May 29, 2019, from <http://www.groupementchb.com/la-liaison-cbh/>

Hamman, P., Blanc, C., & Frank, C. (2011). *La négociation dans les projets urbains de tramway: Elements pour une sociologie de la "ville durable"*. (P.I.E Pete.).

ICEDDasbl. (2008). *la CeMathèque :les systèmes de transport collectif structurants*. Retrieved May 9, 2019, from [http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Centre de doc/CeMathèque/cematheque26\\_200812\\_cmyk72dpi.pdf](http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Centre%20de%20doc/CeMathèque/cematheque26_200812_cmyk72dpi.pdf)

Immotram. (n.d.). Le Tramway et la valorisation des prix de l'immobilier - Immobilier Nord proche tramway Lille. Retrieved January 17, 2019, from <https://www.immotram.fr/page-le-tramway-et-la-valorisation-des-prix-de-l-immobilier-11.html>

Kaufmann, J. (1996). *L'entretien compréhensif*.

Kaufmann, V. (2008). *Les paradoxes de la mobilité : bouger, s'enraciner*. Presses polytechniques et universitaires romandes. Retrieved May 30, 2019, from [https://books.google.be/books?hl=fr&lr=&id=OtOFpVYF\\_BMC&oi=fnd&pg=PA13&dq=les+inégalités+environnementales+mobilité&ots=bTZwRws7A7&sig=XELxMOuAZNjdTwC-dn6KtQTbbQs#v=onepage&q&f=true](https://books.google.be/books?hl=fr&lr=&id=OtOFpVYF_BMC&oi=fnd&pg=PA13&dq=les+inégalités+environnementales+mobilité&ots=bTZwRws7A7&sig=XELxMOuAZNjdTwC-dn6KtQTbbQs#v=onepage&q&f=true)

Keskistam.eu. (2018). En route vers l'attribution avec Tram'Arden | Le tram de Liège. Retrieved January 16, 2019, from <http://keskistam.eu/?p=3555>

Keskistram. (n.d.). Hiérarchisation des axes | Le tram de Liège. Retrieved January 20, 2019, from

[http://keskistram.eu/?page\\_id=3274](http://keskistram.eu/?page_id=3274)

L'agenda urbain pour l'UE ~ Europe en France, le portail des Fonds européens. (n.d.). Retrieved May 13, 2019, from <http://www.europe-en-france.gouv.fr/L-Europe-s-engage/Nos-villes-bougent-avec-l-Europe/L-agenda-urbain-pour-l-UE>

Larousse. (n.d.). Définitions : nuisance - Dictionnaire de français Larousse. Retrieved June 10, 2019, from <https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/nuisance/55225>

Lascoumes, P. (2007). Les instruments d'action publique, traceurs de changement. *Politique et Sociétés*, 26(2–3), 73. Retrieved from <http://id.erudit.org/iderudit/017664ar>

Lecocq, N. (2010). Le tram, ce « vieux machin » aujourd'hui symbole de modernité – Inter-Environnement Wallonie – IEW. Retrieved April 30, 2019, from <https://www.iew.be/le-tram-ce-vieux-machin-aujourd-hui-symbole-de-modernite/>

Lejeune, Z. (n.d.). L'environnement comme source d'inégalité? Pauvreté et désengagement citoyen dans la ville. *Observatoire belge des inégalités : Environnement - cadre de vie*, 1–5.

Lejeune, Z. (n.d.). Doc' en poche. Documentation française.

Lejeune, Z., Lejeune, Z., & Chevau, T. (2012). La qualité du logement comme variable environnementale : l'exemple de la région urbaine de Liège (Wallonie).

Lejeune, Z., & Teller, J. (2016). Environmental Science & Policy Incentives and barriers to environmental inequality mobilization : A case-study analysis in Wallonia, Belgium, 66, 208–216.

Letram.be. (n.d.). Historique - Le tram. Retrieved May 30, 2019, from <https://letram.be/historique/>

Liège Métropole. (2017). *SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DE L'ARRONDISSEMENT DE LIÈGE*. Retrieved May 8, 2019, from <https://www.catl.be/wp-content/uploads/2017/09/schema-de-developpement-territorial-arrondissement-de-liege.pdf>

Lonhay, M., & Klenkenberg, C. (2015). *Motion relative à la réalisation d'une ligne de tram à Liège*. Liège. Retrieved January 20, 2019, from [http://www.provincedeliege.be/sites/default/files/media/9372/Motion-Conseil\\_provincial-Liège-TramLiège-20150327-1415205.pdf?fbclid=IwAR0c0iH\\_-G91JWDgFysnDfvPz8J2jkGzYbFJmQQKakh4-CfkIVGDXW1cH-Y](http://www.provincedeliege.be/sites/default/files/media/9372/Motion-Conseil_provincial-Liège-TramLiège-20150327-1415205.pdf?fbclid=IwAR0c0iH_-G91JWDgFysnDfvPz8J2jkGzYbFJmQQKakh4-CfkIVGDXW1cH-Y)

Maatala, N., Benabdellah, M., & Lebailly, P. (2017). *Les Partenariats Public-Privé: Fondement théorique et analyse économique*. Retrieved May 9, 2019, from [https://orbi.uliege.be/bitstream/2268/210086/3/MAATALA\\_BENABDELLAH\\_LEBAILLY\\_ParteneriatsPublic-Privé\\_FondementThéoriqueEtAnalyseEconomique.pdf](https://orbi.uliege.be/bitstream/2268/210086/3/MAATALA_BENABDELLAH_LEBAILLY_ParteneriatsPublic-Privé_FondementThéoriqueEtAnalyseEconomique.pdf)

Mars, J. (2016). Pétition contre le tracé du Tram de Liège. 2 mars 2016. Retrieved January 20, 2019, from <https://lapetition.be/petition.php/Contre-le-trace-du-Tram-de>

Liege/17008?hl=fr\_FR&fbclid=IwAR3NLPauZBQUZTuh34NG5IbbrpM8OEcFitzGdYIsF1xytJfPy2q  
gpxdXDI

MuséeDesTransportsEnCommunDeWallonie. (2015). Transport automatisé urbain. Retrieved January 2, 2019, from <http://www.musee-transports.be/collections/107-tau.html>

Offner, J.-M. (1993). Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique. *Espace géographique*, 22(3), 233–242. Persée - Portail des revues scientifiques en SHS. Retrieved January 20, 2019, from [https://www.persee.fr/doc/spgeo\\_0046-2497\\_1993\\_num\\_22\\_3\\_3209](https://www.persee.fr/doc/spgeo_0046-2497_1993_num_22_3_3209)

ParlementEuropéen. (2018). Résolution du Parlement européen du 13 septembre 2018 sur l'Europe en mouvement : un programme pour l'avenir de la mobilité dans l'Union européenne ( 2017/2257(INI)). Retrieved December 30, 2018, from <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&reference=P8-TA-2018-0355&format=XML&language=FR>

Piddiu, L. (2018). Les aspects participatifs et formels du PUM - urbAgora asbl. 31 décembre 2018. Retrieved January 18, 2019, from <https://urbagora.be/interventions/enquetes-publiques/chapitre-x-les-aspects-participatifs-et-formels-du-pum.html>

Pluris, Transitec, Blanchet, B., Landscape, B., ICEDD, & DVDH. (2018). Plan urbain de Mobilité de l'agglomération de Liège ( PUM de Liège) Projet de plan soumis à l'enquete publique, 138.

Portail Wallonie. (n.d.). La Wallonie plus forte : nouvelle déclaration de politique régionale | Portail de la Wallonie. Retrieved June 2, 2019a, from <https://www.wallonie.be/fr/publications/la-wallonie-plus-forte-nouvelle-declaration-de-politique-regionale>

Portail Wallonie. (n.d.). Fonds Feder :La programmation 2014-2020 | WalEurope. Retrieved June 2, 2019b, from <http://europe.wallonie.be/node/378>

Poussard, C. (n.d.). Fiche concept – Inégalités environnementales, 1–3.

Rosemberg-Lasorne, M., & Muriel. (1997). Marketing urbain et projet de ville : parole et représentations géographiques des acteurs. *Cybergeo*. CNRS-UMR Géographie-cités 8504. Retrieved May 14, 2019, from <http://journals.openedition.org/cybergeo/1977>

Schreuer, F. (2018). *Une opportunité de donner son avis sur le PUM*.

Seveso. (n.d.). Que signifie Seveso ? | Seveso. Retrieved June 9, 2019, from <https://www.seveso.be/fr/que-signifie-seveso>

Société Régionale Wallonne du Transport. (2013a). Insertion d'une ligne de tram et de son dépôt entre Jemeppe-sur-Meuse et Herstal: Etude d'incidence sur l'environnement. Annexe Graphique.

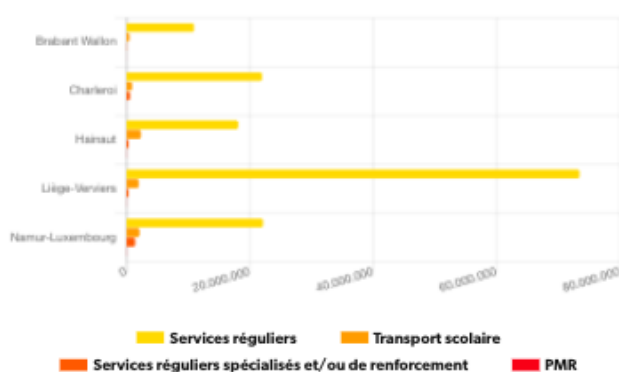
- Société Régionale Wallonne du Transport. (2013b). Insertion d'une ligne de tram entre Jemeppe-sur-Meuse et Hersal. Etude d'incidence sur l'environnement. Résumé non technique, 172.
- SPP intégration. (n.d.). Agenda urbain pour l'Union européenne | SPP Intégration Sociale. Retrieved May 13, 2019, from <https://www.mi-is.be/fr/agenda-urbain-pour-lunion-europeenne>
- SPW-DGO3-DEE. (2014). Carte des sites SEVESO de Wallonie. Retrieved June 9, 2019, from [http://environnement.wallonie.be/Seveso/documents/SEVESO\\_Carte\\_A0.pdf](http://environnement.wallonie.be/Seveso/documents/SEVESO_Carte_A0.pdf)
- SPW. (2018). *Focus mobilité#1: LES GRANDES VILLES WALLONNES : À CHACUNE SA MOBILITÉ SPW Éditions*. Retrieved May 2, 2019, from <http://mobilite.wallonie.be/files/focus-mobilite-1.pdf>
- TEC - Rapport d'activités 2017 | TEC SRWT. (2018). . Retrieved April 30, 2019, from <https://rapportannuel.groupetec.be/srwt/#le-tec-en-chiffres>
- Terre et hommes. (2009). Le tram à Liège. Retrieved January 21, 2019, from <http://www.terreethommes.be/Examens/TramLiege>
- Thoreau, F. (2012). Mobilité: la saga du tram à Liège. *TERRitoirES*, 60–65. Retrieved January 20, 2019, from <http://www.liege.be/mobilite>.
- Thoreau, F. (2013). Le 15e jour du mois - Faire advenir le tram avec les Liégeois(es), et non pas sans eux, voire malgré eux. *mars 2013*. Retrieved January 20, 2019, from [http://le15jour.uliege.be/jcms/prod\\_33199/fr/faire-advenir-le-tram-avec-les-liegeoises-et-non-pas-sans-eux-voire-malgre-eux](http://le15jour.uliege.be/jcms/prod_33199/fr/faire-advenir-le-tram-avec-les-liegeoises-et-non-pas-sans-eux-voire-malgre-eux)
- TodayinLiège.be. (2018). Quid de la Batte avec l'arrivée du tram? Retrieved January 17, 2019, from [https://www.todayinliege.be/quid-de-la-batte-avec-larrivee-du-tram/?fbclid=IwAR3xZPvGf85wmvHwrl8\\_SvYM-2Mu6JJx60ngEXE-G-i0QqIDNumHrYXCBZQ](https://www.todayinliege.be/quid-de-la-batte-avec-larrivee-du-tram/?fbclid=IwAR3xZPvGf85wmvHwrl8_SvYM-2Mu6JJx60ngEXE-G-i0QqIDNumHrYXCBZQ)
- Uliège. (n.d.). En transports en commun. Retrieved January 17, 2019, from [https://www.campus.uliege.be/cms/c\\_9110992/fr/en-transports-en-commun?fbclid=IwAR0psT\\_9n8DvsHnYRMO20F1GI9xk5hQFZDRdVVAS1YtGYgT6e7KhgLPMVuA](https://www.campus.uliege.be/cms/c_9110992/fr/en-transports-en-commun?fbclid=IwAR0psT_9n8DvsHnYRMO20F1GI9xk5hQFZDRdVVAS1YtGYgT6e7KhgLPMVuA)
- Université de Liège. (2013). Tram et réorganisation du réseau de bus à Liège. *mai 2013*. Retrieved January 20, 2019, from [https://www.ulg.ac.be/cms/c\\_3072055/fr/tram-et-reorganisation-du-reseau-de-bus-a-liege?fbclid=IwAR3XmGyl\\_D4Z34KW0q0VeISyG36XTDc1qqIFvKcwXBn\\_ww4aHdutEtyLPa8](https://www.ulg.ac.be/cms/c_3072055/fr/tram-et-reorganisation-du-reseau-de-bus-a-liege?fbclid=IwAR3XmGyl_D4Z34KW0q0VeISyG36XTDc1qqIFvKcwXBn_ww4aHdutEtyLPa8)
- urbAgora. (2012). *Outremeuse, île endormie?* Retrieved May 7, 2019, from [https://urbagora.be/IMG/pdf/20121212\\_outremeuse\\_ile\\_endormie\\_version\\_1.0.pdf](https://urbagora.be/IMG/pdf/20121212_outremeuse_ile_endormie_version_1.0.pdf)
- urbAgora. (2017). Réorganiser le réseau de bus liégeois ? Oui, mais comment ? - urbAgora asbl. *14 mars 2017*. Retrieved May 9, 2019, from <https://urbagora.be/interventions/conferences-de-presse/reorganiser-le-reseau-de-bus-liegeois-oui-mais-comment.html>

- UrbAgora. (2011). Le projet de tram du gouvernement dessert trop peu de logements ! - urbAgora asbl. Retrieved May 31, 2019, from <https://urbagora.be/interventions/communiques/tram-logement.html>
- UrbAgora. (2012). Avis d'urbAgora sur le projet de tram dans le cadre de l'EIE - urbAgora asbl. Retrieved May 31, 2019, from <https://urbagora.be/interventions/enquetes-publiques/avis-d-urbagora-sur-le-projet-de.html>
- VilleDeLiège. (2004). PLAN COMMUNAL DE MOBILITE VILLE DE LIEGE Version définitive.
- Villedurable.org. (n.d.). Les acteurs du projet urbain et leurs motivations | villedurable.org. Retrieved January 17, 2019, from <https://villedurable.org/guide-de-gestion-de-projets-urbains/principes-strategiques-pour-la-gestion-de-projets-urbains/les-acteurs-du-projet-urbain-et-leurs-roles/>
- Wallonie territoire SPW. (2018). *Schéma de Développement du Territoire: projet adopté par le Gouvernement Wallon le 12 juillet 2018. Document soumis à enquête publique du 22/10/18 au 5/12/18.* Retrieved May 10, 2019, from <http://lampspw.wallonie.be/dgo4/tinymvc/apps/amenagement/views/documents/amenagement/regional/sdt/projet-sdt-FR.pdf>
- De Wispelaere, O. (2012). Le tram et les réalités parallèles. *19 juin 2012*. Retrieved January 21, 2019, from [https://lechainonmanquant.be/analyses/realites\\_parelleles.html](https://lechainonmanquant.be/analyses/realites_parelleles.html)

## K. ANNEXE

### 1. ANNEXE 1 : NOMBRES DE VOYAGEURS TRANSPORTÉS, PERSONNEL ET PARC D'AUTOBUS DU TEC PAR ZONE POUR L'ANNÉE 2017 ("TEC - RAPPORT D'ACTIVITÉS 2017 | TEC SRWT," 2018)

#### VOYAGEURS TRANSPORTÉS



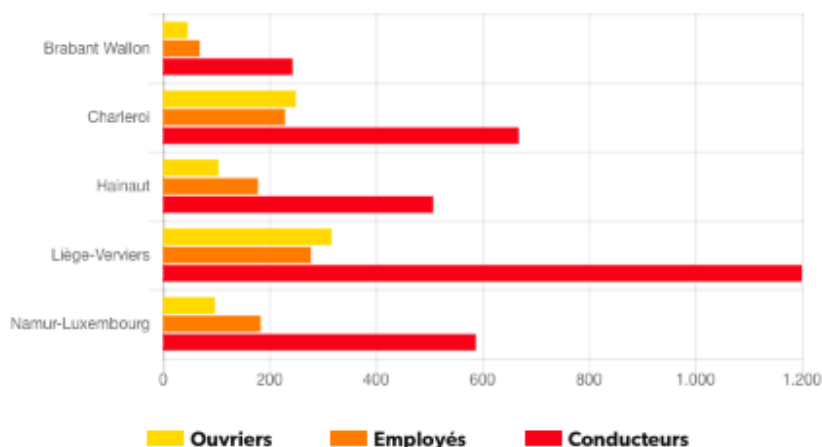
TEC Brabant Wallon	TEC Charleroi	TEC Hainaut
<b>11.672.029</b> soit	<b>23.603.075</b> soit	<b>21.015.862</b> soit
11.009.692 par services réguliers	22.016.019 par services réguliers	18.149.958 par services réguliers
545.301 par transport scolaire	947.769 par transport scolaire	2.408.221 par transport scolaire
91.979 par services réguliers spécialisés et/ou de renforcement	613.190 par services réguliers spécialisés et/ou de renforcement	397.532 par services réguliers spécialisés et/ou de renforcement
25.057 par PMR	26.097 par PMR	60.151 par PMR

TEC Liège-Verviers	TEC Namur-Luxembourg	TEC Au total
<b>76.023.263</b> soit	<b>25.902.761</b> soit	<b>158.216.990</b> soit
73.534.433 par services réguliers	22.204.243 par services réguliers	146.914.345 par services réguliers
2.050.990 par transport scolaire	2.167.409 par transport scolaire	8.119.690 par transport scolaire
385.115 par services réguliers spécialisés et/ou de renforcement	1.469.447 par services réguliers spécialisés et/ou de renforcement	2.957.263 par services réguliers spécialisés et/ou de renforcement
52.725 par PMR	61.662 par PMR	225.692 par PMR



## PERSONNEL



### TEC Brabant Wallon

**358**

soit  
46 ouvriers  
69 employés  
243 conducteurs

### TEC Charleroi

**1146**

soit  
249 ouvriers  
229 employés  
668 conducteurs

### TEC Hainaut

**789**

soit  
104 ouvriers  
178 employés  
507 conducteurs

### TEC Liège-Verviers

**1794**

soit  
316 ouvriers  
278 employés  
1200 conducteurs

### TEC Namur-Luxembourg

**867**

soit  
97 ouvriers  
183 employés  
587 conducteurs

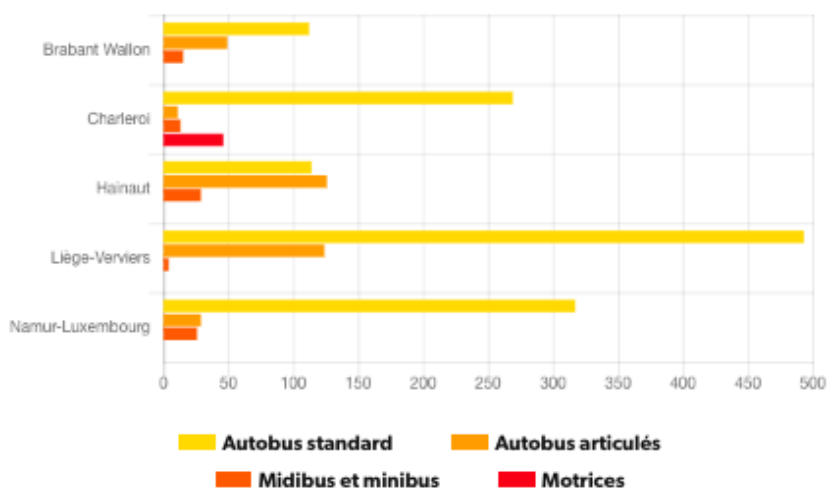
### TEC Au total

**5114**

soit  
820 ouvriers  
1089 employés  
3205 conducteurs

dont 8 ouvriers et 152 employés à la  
SRWT

## PARC (RÉGIE)



### TEC Brabant Wallon

**176**

soit  
112 autobus standard  
49 autobus articulés  
15 midibus et minibus  
0 motrices

### TEC Charleroi

**339**

soit  
269 autobus standard  
11 autobus articulés  
13 midibus et minibus  
46 motrices

### TEC Hainaut

**269**

soit  
114 autobus standard  
126 autobus articulés  
29 midibus et minibus  
0 motrices

### TEC Liège-Verviers

**621**

soit  
493 autobus standard  
124 autobus articulés  
4 midibus et minibus  
0 motrices

### TEC Namur-Luxembourg

**372**

soit  
317 autobus standard  
29 autobus articulés  
26 midibus et minibus  
0 motrices

### TEC Au total

**1777**

soit  
1305 autobus standard  
339 autobus articulés  
87 midibus et minibus  
46 motrices