

**Arrêté ministériel autorisant, pour cause d'utilité publique, l'expropriation de biens immeubles situés sur le territoire des Villes de Liège, Herstal, Seraing et de la Commune de Saint-Nicolas pour la construction de l'extension de la ligne du tram de Liège**

Vu la Constitution, l'article 16 ;

Vu la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, notamment l'article 6, § 1er, X, 8° ;

Vu le décret du 22 novembre 2018 relatif à la procédure d'expropriation, les articles 16, 17 et 18 ;

Vu le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne, plus particulièrement l'article 17 ;

Vu le décret du 29 mars 2018 réformant la gouvernance au sein de la Société régionale wallonne du Transport et modifiant le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne, plus particulièrement l'article 2 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 17 janvier 2019 portant exécution du décret du 22 novembre 2018 relatif à la procédure d'expropriation ;

Vu l'arrêté du Gouvernement wallon du 26 septembre 2019 portant règlement du fonctionnement du Gouvernement, l'article 21 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement Wallon du 13 janvier 2022 fixant la répartition des compétences entre les Ministres et réglant la signature des actes du Gouvernement, article 4 ;

Vu la circulaire du 23 juillet 2019 relative à la phase administrative de la procédure d'expropriation en Région wallonne ;

Vu le contrat de service public du 21 février 2019, conclu entre la Région wallonne et l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW), pour la période 2019-2023 ;

Vu la « Vision 2030 pour la mobilité en Wallonie » (FAST), adoptée par le Gouvernement wallon le 31 octobre 2017.

Considérant les biens à exproprier tels que repris dans les tableaux des emprises figurant dans les plans d'expropriations numéros 10795-1.1 à 1.10 (tracé sud de l'extension), 10796-1.1 à 1.6 (tracé nord de l'extension), 10795-1.11 (tableau général des emprises - tracé sud de l'extension) et 10796-1.6 (tableau général des emprises - tracé nord de l'extension), et indiquant l'identité des titulaires des droits sur les biens immobiliers, les contenances et l'affectation des biens immobiliers à exproprier, déterminées selon les indications du cadastre ;

Considérant que ces emprises se situent sur le territoire des Villes de Liège, Herstal, Seraing et de la Commune de Saint-Nicolas.

**Quant au déroulement de la procédure administrative :**

Considérant que le pouvoir expropriant est un organisme d'intérêt public, le Gouvernement est compétent pour adopter l'arrêté d'expropriation, en vertu de l'article 6, §1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, alinéa 2 du décret du 22 novembre 2018 relatif à la procédure d'expropriation, ci-après dénommé « le décret ».

Considérant que le dossier d'expropriation a été réceptionné par le Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures en date du 05/06/2023, ci-après dénommé « l'Administration » ;

Considérant que l'Administration a transmis par recommandé l'accusé de réception du dossier complet en date du 19/06/2023 ;

Considérant que le dossier d'expropriation faisant l'objet de la présente demande a été soumis pour consultation, conformément aux articles 10 et 11 du décret du 22 novembre 2018 relatif à la procédure d'expropriation ;

Considérant que la phase de consultation a eu lieu du 19/06/2023 au 18/08/2023 (suspension décréteale du 16/07/2023 au 15/08/2023) ;

Considérant que l'avis du Collège communal de la Ville de Herstal a été sollicité en date du 19/06/2023 ;

Considérant que l'avis du Collège communal de la Ville de Liège a été sollicité en date du 19/06/2023 ;

Considérant que l'avis du Collège communal de la Ville de Seraing a été sollicité en date du 19/06/2023 ;

Considérant que l'avis du Collège communal de la Commune de Saint-Nicolas a été sollicité en date du 19/06/2023 ;

Considérant que l'avis du Fonctionnaire Délégué pour le SPW-TLPE - Direction de Liège 1 - a été sollicité en date du 19/06/2023 ;

Considérant que les avis suivants ont été reçus :

- 1) - Collège communal de la Ville de Herstal : En date du 04/07/ 2023, ce Collège communal a répondu à l'Administration qu'il « n'avait pas d'avis à formuler sur ce dossier ».
- Position de l'Administration : L'Administration prend acte de cette réponse.
- 2) - Collège communal de la Ville de Liège : Ce Collège communal a remis à l'Administration, en date du 27/7/2023, l'avis émis par ce Collège lors de sa séance du 20/7/2023. Le collège marque son accord sur le projet d'expropriation pour autant que les emprises n°49, 52 et 53 soient modifiées conformément aux conditions de l'accord du Conseil communal du 26/6/2023 sur la modification d'une partie de la voirie communale rue Ernest Solvay.
- Position de l'Administration : L'Administration a demandé à l'OTW sa réaction à la suite de cet avis. Ce dernier a répondu que La décision prise par la Ville est incompatible avec le projet de l'OTW. Ce dernier attend donc que le point soit tranché par le permis. Le pouvoir expropriant estime qu'il faut maintenir les expropriations prévues, quitte à ce que les aménagements publics soient réalisés ensuite sur le domaine privé de l'OTW.
- 3) - Collège communal de la Commune de Saint-Nicolas : En date du 18/07/2023, cette commune a envoyé un courriel à l'Administration, comprenant, en pièce jointe, l'avis du Collège rendu lors de sa séance du 14/07/2023. Cet avis sur le dossier d'expropriation est favorable mais conditionné à :
- l'intégration au périmètre d'expropriation de deux immeubles sis rue Ferdinand Nicolay 722/1 et 722/2 (= habitations cadastrées – Saint Nicolas – 2<sup>ème</sup> division – section B – n° 52B03 et 52B04)
  - l'étude d'un périmètre d'expropriation élargi le long de la rue des Martyrs en direction de Liège, pour assurer le double flux de la circulation sur la partie de cette artère actuellement prévue en sens unique.
- Position de l'Administration : Cet avis a été transmis au pouvoir expropriant et ce dernier nous a précisé que :
- Concernant l'intégration au périmètre d'expropriation de deux immeubles sis rue Ferdinand Nicolay 722/1 et 722/2 (habitations cadastrées - Saint Nicolas - 2<sup>ème</sup> division -section B - n° 52B03 et 52B04), le pouvoir expropriant, suite à cet avis, et conformément à l'article 15 du décret du 22/11/2018 relatif à la procédure d'expropriation, a décidé de modifier les plans d'expropriations en intégrant les deux biens susvisés dans le périmètre de l'expropriation. Les propriétaires de ces deux biens ont été rencontrés par l'OTW le 03/10/2023 et ont marqué, par écrit, leur accord de principe sur l'expropriation de leurs biens et ont précisé, par écrit toujours, qu'ils n'avaient pas d'observations à formuler vis-à-vis du projet d'expropriation.
  - Concernant le double flux, le long de la rue des Martyrs, l'OTW signale l'impossibilité à court terme de réaliser la mise à double sens mais précise que ce projet permettra toutefois la mise à double sens lorsqu'il sera question de la reconversion post-industrielle du site de Liberty Steel.
- 4) - Fonctionnaire Délégué : Mr Olivier Lejeune, Fonctionnaire Délégué pour le SPW-TLPE – Direction de Liège 1, a remis un avis en date du 12/07/2023. Il y mentionne que : « *les emprises projetées correspondent aux deux demandes de permis* » et que « *les expropriations n'appellent pas de remarques particulières* »

*si ce n'est qu'il est regrettable que les habitations cadastrées – Saint Nicolas – 2<sup>ème</sup> division -section B – n° 52B03 et 52B04 (sur la gauche de l'église du Tilleur) ne soient pas concernées par l'expropriation. En effet, ces habitations vont se retrouver enclavées entre les voies de chemin de fer et les voies du tram. »*

- Position de l'Administration : L'Administration a informé l'OTW de cet avis. Ce dernier a décidé, comme précisé ci-avant, d'intégrer les habitations cadastrées – Saint Nicolas – 2<sup>ème</sup> division – section B – n° 52B03 et 52B04 dans le périmètre de l'expropriation et a modifié les plans d'expropriations en conséquence.

Considérant qu'en date du 19/06/2023, les titulaires de droit sur les biens tels qu'identifiés dans le tableau des emprises ont été invités à remettre leurs observations écrites sur le dossier pour le 18/08/2023 (suspension décrétable du 16/07/2023 au 15/08/2023) au plus tard ;

Considérant que les observations suivantes ont été reçues :

- 1) - La Société Lampre Benelux a répondu à l'Administration, en date du 20/6/2023 et a fait part des observations ci-après reprises en substance mais détaillées dans le rapport de synthèse établi par l'Administration :  
Selon cette société, l'expropriation va :
  - Modifier l'entrée et le parking et engendrer des réaménagements.
  - Poser des problèmes d'organisation avec l'implantation des cabines de gaz et d'électricité planifiée par RESA
 - Position de l'Administration : Notre Administration a envoyé ces observations au pouvoir expropriant (OTW) et ce dernier nous a fait parvenir la réponse suivante :
  - o En ce qui concerne la prise en charge, l'ensemble des travaux de réaménagement de l'entrée de Lampre est prévu dans le métré et ces travaux seront payés par l'OTW.  
Des réunions de chantier auront lieu pour se coordonner et exposer la manière de procéder.
  - o En ce qui concerne les inquiétudes de Lampre quant à l'incompatibilité entre le délai d'intervention de l'OTW et celui de RESA, cette question n'a a priori pas lieu d'être car les travaux de RESA permettant d'alimenter la nouvelle cabine de Lampre sont prévus dans le marché des extensions mis en place par l'OTW.
  
- 2) - La Société ArcelorMittal a signalé à l'Administration, par courrier daté du 22/06/2023, que les parcelles A71C2, A93T3, A66H, A57V2, 95W3 et 102V2 (= emprises n°37, 38, 40, 41, 42, 43, 47, et 49 du tracé sud) n'appartenaient plus à ArcelorMittal mais avaient été revendue à la SA Immobilière du Hallage.  
- Position de l'Administration : l'Administration a signalé à l'OTW ces changements de propriétaires. Ce dernier a modifié le tableau des emprises et notre administration a sollicité, par envoi recommandé, en date du 18/7/2023 la SA Immobilière du Hallage afin de recueillir ses observations.
  
- 3) - La société Bois-Lejeune a écrit à l'Administration, en date du 3/07/2023, afin d'avertir qu'elle prenait contact avec l'OTW pour consulter le dossier

- d'expropriation. L'OTW nous a confirmé qu'une réunion avait été organisée avec cette société afin de lui présenter le projet.  
Aucune observation ne nous est parvenue à la suite de cette réunion.
- Position de l'Administration : L'administration prend note de cette absence d'observation.
- 4) - La société Isoplast-Isotoit a écrit à l'Administration, en date du 28/06/2023, afin de signaler qu'elle prenait contact avec l'OTW pour consulter le dossier d'expropriation. L'OTW nous a confirmé qu'une réunion avait été organisée avec cette société afin de lui présenter le projet.  
Aucune observation ne nous est parvenue à la suite de cette réunion.
- Position de l'Administration : L'administration prend note de cette absence d'observation.
- 5) - La société Novima a écrit à l'Administration en date du 28/06/2023 afin que celle-ci lui fasse parvenir un plan d'expropriation. Ce plan lui a été délivré le 04/07/2023. Ensuite, Novima a recontacté l'Administration afin de lui faire part de l'observation ci-après reprise en substance mais détaillée dans le rapport de synthèse établi par l'Administration :
- Le terrain sur lequel porte l'emprise a une superficie totale de 180m<sup>2</sup> qui est la surface minimum pour construire. Cette société propose au pouvoir expropriant de racheter le terrain dans sa totalité sans quoi elle n'est pas prête à céder la partie demandée.
- Position de l'Administration : cette observation concerne les indemnités qui seront dues à Novima. Par conséquent, l'Administration n'a pas à se prononcer sur celle-ci. Cette remarque relève de la compétence du Comité d'acquisition et de l'OTW. Elle a donc été transmise au pouvoir expropriant qui nous a signalé en prendre bonne note.
- 6) - La Ville de Liège, en tant que propriétaire des biens visés par les emprises n° 1, 2 et 3 du tracé nord de l'extension, a écrit à l'Administration, en date du 27/07/23, en joignant l'avis du Collège communal rendu en sa séance du 20/07/23. Cet avis précise que le Collège émet un avis favorable sur le principe d'une expropriation d'emprises appartenant à la Ville de Liège en vue de réaliser l'extension au nord de la ligne de tram de Liège pour autant qu'elles correspondent au permis délivré.
- Position de l'Administration : L'Administration prend acte de cet avis favorable.
- 7) - La ville de Seraing, en tant que propriétaire de biens visés par le tableau des emprises, a écrit à l'administration en date du 29/06/2023 et lui a signalé les terrains repris au tableau des emprises et sis rue du Gosson, 4101, Seraing (Jemeppe) sont grevés d'une servitude de passage en sous-sol au profit de la SA Air Liquide ».
- A ce propos, il est à noter que la SA Air Liquide a écrit à l'administration, le 25/09/2023, pour lui signaler qu'elle possédait deux conduites de gaz sur le territoire de la Ville de Liège et de la Commune de Saint-Nicolas.
- Position de l'Administration : L'Administration a transmis les informations relatives aux conduites de gaz à l'OTW. Ce dernier nous a répondu que les installations d'Air Liquide sont bien connues et ont été prises en compte dans l'étude du projet. Deux conduites sont présentes et impactées par le projet d'extension du tram de Liège vers Jemeppe :
- Une conduite de transport d'oxygène : Lors des échanges entre l'OTW et les services d'Air Liquide, ces derniers ont confirmé que cette conduite était hors

service et pouvait être démantelée. C'est ce qui a été prévu dans les études du projet des extensions. Signalons encore que cette conduite a déjà été démantelée dans le cadre du marché de la ligne courte, rue Schlemmer à Liège.

- Une conduite de transport d'azote : Cette conduite est toujours en service et doit être maintenue. Elle a fait l'objet d'une étude de déplacement à deux endroits :
  - Un approfondissement de la conduite à proximité du Pont de Seraing (sortie de la rue Taque) ;
  - Un déplacement de la conduite rues du Gosson et Sous les Vignes.
- La position de la nouvelle conduite a été étudiée afin d'être compatible avec les aménagements ainsi que les autres réseaux souterrains existants et déplacés. Les terrassements seront réalisés dans le cadre du marché d'extension du tram, la fourniture, la pose et le raccordement des conduites étant réalisés directement par Air Liquide ou son sous-traitant. Les prescriptions relatives à ces conduites sont bien incluses dans le cahier des charges de travaux.

- 8) - La société Messan Mécanique, locataire de la société DEPA (emprise n°1 - tracé sud de l'extension), via son avocat, Me Ravache, a demandé, le 14/7/2023, de pouvoir disposer du dossier. Notre Administration lui a envoyé, via courriel, le dossier en date du 19/7/2023.

Le Cabinet de Me Ravache nous a ensuite fait parvenir, via courriel, le 04/09/2023 et donc hors délais (date limite = 18/08/2023) ses observations. Celles-ci sont reprises en détails dans le rapport de synthèse et relèvent principalement de la pure opportunité politique du projet du tram de Liège, dans sa globalité. Elles traitent aussi des exigences quant aux indemnités dues à la société Messan Mécanique.

- Position de l'Administration : L'Administration estime qu'elle doit, dans la mesure du possible, répondre aux observations émises, même si celles-ci arriveraient tardivement. Elle décide donc de faire figurer celles-ci au rapport de synthèse ainsi que leur analyse détaillée. Elle estime qu'il ne lui appartient pas de se prononcer sur l'opportunité politique du projet du tram de Liège. De plus, elle considère que l'utilité publique du projet d'extension du tram de Liège est suffisamment établie, que cette expropriation est nécessaire et que les observations émises ici ne nécessitent pas de modifier le dossier d'expropriation.

En ce qui concerne les observations émises par Messan Mécanique quant aux indemnités dues, celles-ci ne concernent pas l'Administration mais seront examinées ultérieurement par l'OTW et le Comité d'Acquisition en charge de ce dossier.

**Quant à la remise du rapport de synthèse de l'Administration qui comporte sa proposition de décision :**

Considérant le rapport de synthèse établi par l'Administration en date du 9 octobre 2023, lequel décide de procéder à l'expropriation des biens cadastrés ou l'ayant été à Liège, Herstal, Seraing et Saint-Nicolas tels que repris aux plans d'expropriations numéros 10795-1.1 à 1.10 (tracé sud de l'extension), 10796-1.1 à 1.6 (tracé nord de l'extension), au tableau général des emprises numéro 10795-1.11 (tracé sud de l'extension) et au tableau général des emprises numéro 10796-1.6 (tracé nord de l'extension) ; dont la liste

des titulaires de droits est annexée au présent arrêté, en vue d'acquérir en pleine propriété les biens immobiliers visés par la demande selon la procédure prévue dans le décret ;

**Quant au fondement de l'expropriation :**

Considérant que l'OTW dispose du pouvoir d'exproprier en vertu de l'article 17 du décret wallon du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne qui l'habilite « *à poursuivre, conformément à la législation en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, les acquisitions de biens immobiliers préalablement déclarées d'utilité publique par le Gouvernement* » ;

Considérant que cette disposition confère donc à l'OTW la qualité de pouvoir expropriant en l'habilitant à recourir à l'expropriation pour les acquisitions de biens immobiliers déclarées d'utilité publique ;

Considérant que conformément à l'article 16 de la Constitution et à l'interprétation qui en est faite par les juridictions, notamment par le Conseil d'État, le recours à l'expropriation est, entre autres, admis dans les « *cas* » qui ressortissent de l'« *usage public* » ;

Considérant que dans ces cas d'« *usage public* » – ou encore d'utilité publique « *pure* » –, il n'est pas nécessaire qu'une disposition législative spécifique les institue ;

Considérant que le Conseil d'État a précisé, dans son arrêt Liebin et Baudry du 11 décembre 1973 que relève de l'« *usage public* », l'« *immeuble qui soit est affecté à un service public, tel un bâtiment occupé par une administration publique, un hôpital ou une école gérée par les pouvoirs publics, soit est mis à la disposition du public en général, ce qui est le cas de la voirie* » ;

Considérant qu'aux termes des articles 1er et 2 du décret du 21 décembre 1989 précité, l'OTW est une personne morale de droit public ayant notamment pour missions l'étude, la conception, la promotion, l'établissement et l'exploitation des services de transport public des personnes. À ce titre, l'OTW est chargé de missions de service public qui sont, conformément à l'article 33 du décret du 21 décembre 1989, précisées dans le contrat de service public à conclure avec la Région wallonne ;

Considérant que le contrat de service public signé, le 21 février 2019, entre la Région wallonne et l'OTW et qui couvre la période 2019-2023, définit les obligations découlant des missions de service public qui sont confiées à l'OTW comme suit:

*« L'OTW est désigné par le Gouvernement comme opérateur interne chargé de prêter, sur le territoire de la région wallonne, conformément au Règlement (CE) 1370/2007, les services de transport publics par autobus et par mode ferroviaire (métro ou tramway) de voyageurs offerts au public sans discrimination et en permanence.*

*[...] l'OTW est responsable et tenu d'exécuter les obligations de service public décrites dans le présent Contrat selon les modalités qui y sont définies [...].*

*Les obligations de service public comprennent :*

- L'établissement et le fonctionnement de services public de transport réguliers de voyageurs sur le territoire de la Région wallonne qu'ils soient prestés directement par l'OTW ou sous-traités par ce dernier à des tiers ;
- l'établissement et la réalisation des investissements d'exploitation nécessaires à la fourniture de ces services » (nous soulignons).

Considérant qu'au titre de ses missions de service public, l'OTW est chargé d'établir et de réaliser les investissements d'exploitation nécessaires à la fourniture de ce service. Ces investissements visent notamment le matériel roulant, les bâtiments, les équipements et, d'une manière plus générale, tout moyen nécessaire à la réalisation des missions de l'OTW ;

Considérant que le contrat de service public précise également que « [les] Parties s'engagent à promouvoir l'intermodalité des transports publics avec les autres opérateurs et les autres modes de transport alternatifs à la voiture individuelle » ;

Considérant qu'en outre, ledit contrat ajoute au sujet de la mission déléguée à l'OTW en matière d'infrastructure de transport public :

« *L'OTW intervient dans la réalisation de quatre grands projets de portée régionale ayant leurs propres mécanismes de financement dont la concrétisation et le déploiement du tram de Liège [...]* » ;

Considérant qu'au vu des fins auxquelles seront destinées les biens dont l'expropriation est demandée – accueillir l'extension du tram de Liège « *ligne longue* » –, le projet est effectivement destiné à un « *usage public* » parce qu'il sera affecté à un service public exercé par une personne de droit public, mais aussi parce qu'il s'agit d'une infrastructure de transport mise à disposition du public ;

Considérant qu'au vu de ces différents éléments, les expropriations projetées par l'OTW, ainsi que les servitudes d'utilité publique visées, disposent effectivement d'un fondement en ce qu'elles visent à réaliser une infrastructure destinée à de l'« *usage public* ». L'OTW dispose par ailleurs du pouvoir d'exproprier ainsi que du pouvoir d'établir une servitude légale d'utilité publique sur le domaine public dans le cadre du projet du tram de Liège, et ce, en vertu des dispositions législatives et réglementaires précitées ;

#### **Quant à l'utilité publique poursuivie :**

Considérant que l'expropriation a pour objet le transfert du droit de propriété sur des biens immeubles ;

Considérant qu'il est d'utilité publique, pour les motifs qui suivent :

- Dans un contexte où le nombre d'utilisateurs de transports en commun à Liège ne fait qu'augmenter, où le réseau des bus en centre-ville est saturé et où il s'agit d'offrir une alternative crédible à la voiture individuelle pour réduire la circulation et répondre aux préoccupations environnementales, de qualité de l'air et de qualité de vie en ville l'extension du déploiement du tram de Liège ne fait que s'inscrire dans l'amorce entamée par le projet de la « *ligne courte* » en vue de faire face aux enjeux identifiés pour la métropole liégeoise.

- Le projet de l'insertion d'une ligne de tram à Liège, et par conséquent de son extension, poursuit plusieurs objectifs visant à remplir les missions de service public dont l'OTW est chargé, à savoir, entre autres :
  - Le renouvellement qualitatif et quantitatif de l'offre de transports en commun pour l'agglomération liégeoise – en ce que le projet du tram (et son extension) prévoit d'améliorer significativement l'offre de transport actuelle sur le territoire de la métropole liégeoise tout en désengorgeant le réseau de bus pour offrir une meilleure synergie entre ces deux modes de transport, vise à requalifier les quartiers traversés et à mieux répartir l'espace public entre les différents usagers.
  - La promotion de l'intermodalité des différents types de transports publics qui implique la création et la mise en place de pôles d'échanges intermodaux – en ce que le projet prévoit de créer des pôles d'échange bus-tram, ainsi que plusieurs parkings d'échange (P+R) le long du parcours. Le projet vise en outre à améliorer les déplacements des modes doux (piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite), en restructurant et en réaménageant les espaces publics en leur faveur, tout en favorisant les liaisons avec les différents pôles d'attractivité des transports en commun (gare, tram, quais bus).
- Le projet du tram de Liège s'inscrit par ailleurs dans le cadre de la Vision FAST 2030 de la Wallonie et de la Stratégie Régionale de Mobilité de la Région Wallonne qui a pour ambition de diminuer la part modale des voitures individuelles d'un tiers d'ici 2030. Le renforcement de l'offre en transports en commun – et notamment de la part du tram et du bus – est un moyen d'atteindre l'objectif consistant à faire passer la part modale de ce type de transports de 4 à 10 % à l'horizon 2030.
- Ce projet s'intègre par ailleurs dans les objectifs européens de transition écologique dès lors qu'il vise l'extension d'un mode de transport collectif à faible émission.

Considérant qu'au vu de ces éléments, le projet est manifestement d'utilité publique ;

#### **Quant à la description du projet :**

Considérant que, dans le cadre du Plan pour la Reprise et la Résilience de l'Union européenne (PRR), le Gouvernement Wallon a sollicité un financement européen pour la réalisation du projet d'extension de la ligne du tram de Liège ;

Considérant que le projet des extensions du tram de Liège a été retenu par la Commission européenne et un budget de 105.000.000 € sera mis à disposition de l'OTW ;

Considérant que ce budget permettra de réaliser deux nouvelles antennes : l'extension nord jusqu'à la place Licourt à Herstal (2,9 km et 4 stations complémentaires) et l'extension sud jusqu'à la gare plurimodale de Jemeppe-sur-Meuse (2,85 km, 4 stations supplémentaires et 1 parking relais) ;

Considérant que ces deux extensions, également appelées extension longue, avaient déjà fait l'objet d'une étude d'incidences en 2013, laquelle portait sur l'analyse de l'insertion de la ligne longue phasée (comprenant ainsi la ligne longue et la ligne courte). Le prolongement de l'extension nord jusqu'à la E40 (site de Basse-Campagne) a été étudié dans le cadre de l'étude d'incidences uniquement (aucun financement n'ayant été octroyé pour ce tronçon) ;

Considérant que les conditions liées à l'octroi de subsides européens imposent une fin des travaux pour le 30 juin 2026 ;

Considérant que les essais de l'ensemble de l'installation – qui sont des tests techniques visant à réceptionner l'infrastructure tramway complète, les équipements, le matériel roulant et les systèmes tout en s'assurant de la sécurité des biens et des personnes – seront quant à eux terminés pour la fin du mois de septembre 2026 ;

Considérant que le projet d'extension du tram et de réaménagement viaire s'inscrit pour la plus grande partie sur le domaine public de la voirie et de ses abords ;

Considérant que, Toutefois, à différents endroits du tracé, l'emprise déborde sur le domaine privé, ce qui implique des expropriations ;

Considérant que certains biens sont également visés par une servitude d'utilité publique ;

Considérant que, pour l'extension vers Herstal (extension nord), il s'agit essentiellement soit de biens visés par une servitude d'utilité publique, soit de biens qui feront l'objet d'échanges entre services publics ;

Considérant que les biens visés par une servitude d'utilité publique, et ce, pour les deux extensions (vers Jemeppe - extension sud et vers Herstal - extension nord) feront l'objet d'un autre arrêté ;

Considérant que le projet de l'extension longue du tram de Liège est plus amplement détaillé dans le rapport de synthèse établi par l'administration et accompagné de schémas explicites ;

#### **Quant à l'analyse des éventuelles alternatives au projet proposé :**

Considérant que les alternatives envisagées en ce qui concerne les extensions du tram de Liège ont été abordées tronçon par tronçon ;

Considérant qu'en ce qui concerne le tronçon 1 – Seraing :

- La variante consistait à emprunter la rue du Gosson au lieu du tracé qui a été retenu, à savoir le long des voies de chemin de fer

- Cette variante n'a pas été retenue en raison du caractère fort étroit de la rue: elle ne permet pas un passage aisé du tram tout en maintenant suffisamment de largeur au niveau de la voirie. Outre le fait qu'il y avait des contraintes techniques (impétrants), cela nécessitait surtout plusieurs expropriations.
- Le tracé retenu a été privilégié car il n'exige qu'un minimum d'expropriations et offre plus de place au passage du tram.

Considérant qu'en ce qui concerne le tronçon 2 – Saint-Nicolas :

- Trois variantes ont été envisagées. La variante consistant à longer le chemin de fer en fond de parcelle et à passer devant l'église, a été retenue car elle nécessite peu d'expropriations par rapport aux autres options et une arrivée plus aisée du tram dans la station.
- Le passage du tram *via* la rue de l'Industrie (variante 2) a été écarté en raison de son caractère trop étroit et sinueux, qui aurait par ailleurs nécessité de nombreuses expropriations.
- La variante 3 consistant à passer derrière l'église engendrait une arrivée en station en courbe et impliquait plus de contraintes (impétrants).
- La seule possibilité pour rejoindre la rue des Martyrs consiste donc à passer sous le pont d'Infrabel puis à démolir les immeubles de la rue Ferdinand Nicolay

Considérant qu'en ce qui concerne le tronçon 3 – Standard-Sclessin :

- L'analyse compare un passage soit par la rue des Martyrs et la rue Ernest Solvay, soit le long du chemin de fer ou *via* les quais ou encore des solutions mixtes.
- Les variantes consistant (en tout ou en partie) à longer le chemin de fer ont été écartées en raison des risques de perturbation des exploitations, de l'usure du matériel et du surcoût liés au passage obligé à travers les voies de chemin de fer réservées aux usines.
- La variante, consistant à passer par les quais, entraîne des contraintes de circulation importantes.
- Le tracé le plus direct en traversée de zone industrielle et de ses arrêts aux abords d'habitations été retenu.

Considérant qu'en ce qui concerne le tronçon 9 – Herstal sud :

- 4 variantes au choix du tracé retenu ont été envisagées mais elles ont été écartées en raison des contraintes conséquentes engendrées ainsi que du besoin important en expropriations.

- Ainsi, le tracé retenu permet d'éviter toute expropriation.

Considérant qu'en ce qui concerne le tronçon 10 – Herstal nord

- L'analyse démontre qu'en comparaison avec les 2 variantes envisagées le tracé choisi comporte le moins de contraintes possibles et permet en outre de structurer l'aménagement urbain en cohérence avec le projet de développement urbain de la Ville d'Herstal.

Considérant, par conséquent, que le tracé de l'extension longue du tram, tel qu'il est retenu est le plus adéquat au regard du contexte dans lequel il s'inscrit et permet de limiter au maximum les besoins en expropriations ;

Considérant que l'analyse des alternatives est plus amplement détaillée dans le rapport de synthèse et accompagnée de plans explicites.

**Quant aux effets et retombées que la réalisation du but d'utilité publique poursuivi permet d'escompter :**

Considérant que le pouvoir expropriant a renseigné les effets et retombées suivants :

- « De manière générale, le projet du tram de Liège, vu dans sa globalité, aura des retombées positives à l'échelle de la métropole et même au-delà, à l'échelle régionale. En améliorant la desserte en transports en commun, en réorganisant la circulation et en requalifiant les espaces publics, le projet va indéniablement permettre une amélioration du cadre de vie dans tout le périmètre réaménagé, voire au-delà. »
- « L'extension du tram de Liège et le report modal qu'il incitera s'inscrit dès lors entièrement dans la vision FAST 2030 de la Wallonie. »
- « Dans le même temps, le projet permet de repenser les espaces publics pour les modes doux, dont les conditions de déplacement s'en verront fortement améliorées. En effet, les aménagements liés au projet du tram entraîneront également « la requalification de nombreuses voiries au sein du périmètre d'intervention, des modifications de sens de circulation, la création d'itinéraires sécurisés dédiés aux modes doux (trottoirs, traversées piétonnes, itinéraires cyclables séparés, points de connexions au réseau RAVeL, etc.). »
- « Le projet du tram et, en corollaire, le remplacement d'une partie de la flotte de bus par le tram, ainsi que les modifications apportées à la circulation automobile, auront indéniablement des retombées positives sur la qualité de l'air dans le centre-ville, et plus particulièrement sur les émissions de polluants atmosphériques au niveau local. »
- « Le tram constitue enfin une « opportunité de redévelopper un tissu socio-économique dans des zones nécessitant une restructuration et une recomposition urbanistique d'ensemble. »

**Quant à la nécessité d'exproprier :**

Considérant que l'OTW doit, au vu de la destination de l'extension longue du tram de Liège, être titulaire du droit le plus absolu sur celle-ci, c'est-à-dire d'un droit de propriété car l'OTW doit en garder la pleine maîtrise en tout temps ;

Considérant que le domaine public n'est pas suffisant pour permettre l'implantation de l'extension longue du Tram de Liège ;

Considérant que cette implantation nécessite par conséquent des expropriations ;

Considérant que les biens à exproprier sont repris aux plans d'expropriations numéros 10795-1.1 à 1.10 (tracé sud de l'extension), 10796-1.1 à 1.6 (tracé nord de l'extension), au tableau général des emprises numéro 10795-1.11 (tracé sud de l'extension) et au tableau général des emprises numéro 10796-1.6 (tracé nord de l'extension) ;

Considérant le rapport de synthèse établi par l'Administration en date du 9 octobre 2023 ;

**ARRÊTE :**

**Art. 1 :** Le projet d'implantation de l'extension sud et de l'extension nord de la ligne du tram de Liège est déclaré d'utilité publique.

En conséquence, l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW) est autorisé à procéder à l'expropriation des biens cadastrés, ou l'ayant été, repris aux plans d'expropriations numéros 10795-1.1 à 1.10 (tracé sud de l'extension), 10796-1.1 à 1.6 (tracé nord de l'extension), au tableau général des emprises numéro 10795-1.11 (tracé sud de l'extension) et au tableau général des emprises numéro 10796-1.6 (tracé nord de l'extension) ;

**Art. 2 :** Les plans d'expropriations et les tableaux des emprises précités, présentant les périmètres des biens à exproprier sont adoptés ;

**Art. 3 :** La liste des titulaires de droits sur les parcelles cadastrales visées par les plans d'expropriations et les tableaux des emprises précités sont annexés au présent arrêté ;

**Art. 4 :** Les plans d'expropriations et les tableaux des emprises précités peuvent être consultés auprès du SPW Mobilité et Infrastructures (SPW-MI), situé à Namur (5000), Boulevard du Nord, 8 ou auprès de l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW), situé à Jambes (5100), Avenue Gouverneur Bovesse, 96 ;

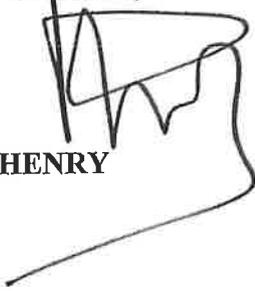
**Art. 5 :** Le présent arrêté est notifié par envoi recommandé à l'expropriant et transmis aux Villes et Communes concernées ;

**Art. 6 :** Le présent arrêté est publié durant trente jours sur les sites internet des Villes et Communes concernées ou, à défaut, aux endroits habituels d'affichage ;

**Art. 7 :** Le présent arrêté est publié par extrait au Moniteur belge.

Namur, le 26 NOV. 2023

LE MINISTRE,

  
P. HENRY