

PARLEMENT WALLON

SESSION 2025-2026

21 AVRIL 2026

PÉTITION

**pour mettre fin au plan d'aménagement actuel du « busway »
sur l'avenue des Martyrs ***

RAPPORT

présenté au nom de la Commission de l'aménagement du territoire,
de la mobilité et des pouvoirs locaux

par

MM. Lefèbvre et J.-P. Bastin

SOMMAIRE

| | |
|---------------------------|----|
| I. Résumé | 3 |
| II. Procédure | 4 |
| III. Auditions | 4 |
| IV. Échange de vues | 4 |
| V. Conclusions | 8 |
| VI. Rapport | 9 |
| VII. Annexes | 10 |

Pour compléter son information, le lecteur peut consulter le compte rendu intégral qui fait foi quant au contenu des interventions ainsi que les enregistrements audiovisuels de la réunion qui sont découpés en podcasts. Ils sont consultables via les liens suivants :

- réunion du 24 février 2026 : <https://parlwal.be/4uMHi0I> ;
- réunion du 24 mars 2026 : <https://parlwal.be/49IOmTL> ;
- réunion du 7 avril 2026 : <https://parlwal.be/4tsV5rW> ;
- réunion du 21 avril 2026 : <https://parlwal.be/4u5FhN3>.

Mesdames,

Messieurs,

Votre Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux s'est réunie afin d'examiner la pétition pour mettre fin au plan d'aménagement actuel du « busway » sur l'avenue des Martyrs.

I. RÉSUMÉ

La pétition (annexe 1) déposée par Mme Pottier vise à demander la modification du plan d'aménagement envisagé pour la future ligne *busway* du TEC au niveau de l'avenue des Martyrs à Fléron.

Après avoir pris connaissance de la pétition et avoir procédé à l'audition de Mmes Pottier, Szpak et M. Del Bigo, représentants des pétitionnaires, en application de l'article 127.6 du Règlement du Parlement de Wallonie, la Commission a adopté, à l'unanimité des membres, les conclusions suivantes :

Considérant que la pétition a recueilli 3 333 signatures, dont au moins 1 000 ont pu être vérifiées auprès du Registre national ;

Considérant l'audition de Mmes Pottier et Szpak, ainsi que de M. Del Bigo, représentants des pétitionnaires, en date du 24 mars 2026 en Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux, ainsi que les échanges avec les parlementaires qui s'en sont suivis ;

Considérant la nécessité de favoriser le report modal, notamment via le *busway*, afin d'atteindre une mobilité efficiente, fluide, accessible, sécurisée, fiable, partagée, décarbonée, respectueuse de l'environnement, favorable à la santé et inclusive, et que la ligne de *busway* B4 tend à répondre à ces objectifs ;

Considérant que ce projet est repris dans le Plan urbain de mobilité (PUM) de Liège, validé par les communes de l'arrondissement et par la Région wallonne, et qu'il vise à appliquer le principe STOP, qui accorde la priorité aux piétons, aux cyclistes, aux transports publics, puis enfin à la voiture individuelle ;

Considérant la volonté de modernisation et d'électrification de la flotte de la Société de transport en commun (TEC), ainsi que d'adaptation et de réorganisation de l'offre en fonction de la demande, telle que prévue dans la Déclaration de politique régionale (DPR) 2024-2029 ;

Considérant que la mise en oeuvre de ce projet impliquera des travaux conséquents à Fléron, rendant l'accès aux commerces plus difficile ;

Considérant le sentiment, exprimé par les pétitionnaires et plusieurs acteurs locaux, d'un dialogue insuffisant autour des projets, ayant suscité chez certains de l'inquiétude à la suite de la suppression de nombreuses places de parking sur l'avenue commerçante ;

Considérant la nécessité de garantir une planification, un phasage et une exécution rigoureux du projet de *busway* B4 reliant Fléron à la Gare Léopold ;

Considérant l'importance de protéger au maximum les commerces, tant pour les riverains que pour l'attractivité de la commune, les commerçants et l'activité économique globale ;

Considérant la difficulté de refidéliser une clientèle ayant perdu ses habitudes, en l'absence d'alternatives suffisantes ;

Considérant l'importance, pour la rentabilité des commerces fléronnais, de compenser au plus vite les places de stationnement supprimées dans le cadre des travaux du *busway* ;

Considérant les informations communiquées par M. le Ministre en Commission concernant les prochaines étapes de la procédure relative au permis d'urbanisme, ainsi que la décision à intervenir du fonctionnaire délégué.

La Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux :

- rappelle l'importance d'une large concertation et d'un dialogue entre l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW), les commerçants, les citoyens et la commune, afin de rassurer l'ensemble des acteurs, de faire émerger des solutions adaptées aux réalités du terrain et de minimiser l'impact des chantiers sur les commerçants ;
- rappelle que les commerçants peuvent bénéficier d'indemnités compensatoires si leur activité est perturbée par des travaux publics ;
- demande au Gouvernement wallon de veiller à ce que :
 - le chantier mené par l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) soit phasé et exécuté dans les meilleures conditions possibles, notamment via des clauses rigoureuses dans le cahier des charges, incluant des sanctions en cas de non-respect des délais ;
 - l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW), en concertation avec la Commune de Fléron, poursuive ses efforts pour tenir compte des besoins des commerçants, notamment en assurant un minimum de stationnement pour la clientèle ;

- soit renforcée la concertation au-delà des obligations légales via un dialogue structuré, continu et concret avec les autorités communales, commerçants et citoyens, afin d’assurer transparence, suivi des préoccupations et confiance, en insistant auprès de l’Opérateur de transport de Wal-

lonie (OTW) sur ce point essentiel et de mettre en place une coordination intégrant les impératifs pour éviter la multiplication des chantiers.

La Commission a décidé de clore l’examen de la pétition.

II. PROCÉDURE

En date du 24 novembre 2025, Mme Pottier a introduit une pétition sur le site web du Parlement de Wallonie, par courriers les 19 décembre 2025 et 22 janvier 2026 ainsi qu’au format pdf les 28 et 30 janvier 2026 en application du droit ouvert par l’article 127 du Règlement.

La pétition a été clôturée le 31 janvier 2026 et a recueilli 3 333 signatures, dont au moins 1 000 ont pu être vérifiées auprès du Registre national.

Elle a été communiquée en séance plénière et envoyée en Commission de l’aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux le 4 février 2026.

Elle a été examinée lors des réunions de la Commission des 24 février 2026, 24 mars 2026, 7 avril 2026 et 21 avril 2026, date à laquelle les conclusions ont été adoptées par la Commission.

Le 24 février 2026, la Commission a décidé de procéder à l’audition Mmes Pottier, Szpak et M. Del Bigo, représentants des pétitionnaires.

Le 24 mars 2026, la Commission a procédé à l’audition de Mmes Pottier, Szpak et M. Del Bigo, représentants des pétitionnaires.

Ont participé aux travaux : M. J.-P. Bastin (Rapporteur), Mme Cassart-Mailleux, MM. Chintinne, Crampon, Daye (Président), Dewez, Di Antonio, Mme Hanus, MM. Lefèbvre (Rapporteur), Liradelfo (Art. 47.3).

Ont assisté aux travaux : Mmes Bernard, Cremasco, Desalle, M. Devin, Mme Fafchamps, M. Hazée, Mmes Nikolic, Özen, M. Witsel. M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux.

III. AUDITIONS

Réunion du 24 mars 2026

La Commission de l’aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux s’est réunie afin de procéder à l’audition de Mmes Pottier, Szpak et M. Del Bigo, représentants des pétitionnaires.

En application de la décision du Bureau du 13 juillet 2017, le rapport d’audition établi par une commission

ou un comité renvoie vers le contenu du ou des comptes rendus intégraux de l’audition ou des auditions concernées.

Le compte rendu de cette audition est consultable via le lien suivant : <https://parlwal.be/4uG1dhw>, pp. 25-36.

IV. ÉCHANGE DE VUES

Réunion du 7 avril 2026

M. Witsel estime que lorsqu’une pétition rassemble 3 333 signatures, elle constitue le signe d’une inquiétude réelle et témoigne d’un sentiment de ne pas être entendus.

Il juge que le débat de ce jour n’oppose pas, d’un côté, les défenseurs de la mobilité durable et, de l’autre, des commerçants arc-boutés sur le tout-voiture. Il rappelle que les pétitionnaires ne contestent pas l’idée d’améliorer l’offre de transports publics mais bien la méthode ainsi qu’un phasage qui, dans l’état actuel,

fait peser sur un centre commerçant déjà fragile un risque d'asphyxie durable. L'intervenant cite les problèmes soulevés par les pétitionnaires, à savoir l'incohérence du projet, l'absence de réponse à la suite de l'enquête publique, des réunions perçues comme descendantes et, surtout, un enjeu central lié à l'accessibilité et au stationnement de proximité.

Il signale qu'il ne s'agit pas d'un dossier d'intérêt local puisque l'avenue des Martyrs est un véritable pôle de centralité constitué de commerces, de services, d'emplois et d'habitudes de déplacement dépassant largement la commune. Il fait observer que le sentiment exprimé est celui d'un centre qui sera placé sous cloche et d'un chantier long avec des clients qui changent d'itinéraire, qui prennent d'autres habitudes et qui ne reviennent pas. Il juge que cette crainte n'a rien de théorique. Il rappelle que la région liégeoise a déjà payé un lourd tribut, sur les plans humain et économique, en raison d'une mauvaise gestion de chantiers structurants.

L'orateur estime que le coeur du problème se situe dans l'équilibre à trouver et à sécuriser avant de démarrer les travaux. S'il reconnaît nécessaire de renforcer les transports en commun, de rendre l'espace public plus sûr pour les piétons et les cyclistes, il considère que l'on ne peut pas demander à un tissu commercial de tenir bon pendant des années sans garanties concrètes sur l'accès, la livraison, la signalétique, le stationnement, le phasage et la durée réelle du chantier. Il indique également que l'on ne peut pas construire un projet en expliquant qu'il n'y aura pas d'alternative, puis en s'étonnant que la défiance monte.

Par ailleurs, il signale que M. le Ministre a reconnu, dans le cadre d'un autre chantier, que l'absence d'anticipation et de coordination des impétrants pouvait paralyser une voirie durant plusieurs mois. Il ajoute que M. le Ministre a fait part de son intention de renforcer les exigences et de faire évoluer la réglementation afin que ceux qui ne respectent pas les règles en supportent les conséquences. Il juge que cette logique doit également prévaloir pour la problématique portée par la pétition à l'examen.

L'orateur présente ensuite les conclusions déposées par le Groupe PS (annexe 2) qui visent à transformer l'inquiétude en exigences opérationnelles et à éviter que des problèmes soient découverts une fois la voirie ouverte.

Ainsi, il indique que la première exigence est l'adoption d'un plan de circulation concret et accessible au public prévoyant les déviations, la signalisation, la sécurisation des traversées piétonnes et cyclables ainsi que le maintien d'une accessibilité minimale, et ce pendant la durée du chantier. Il estime nécessaire que ce plan soit compréhensible, actualisé et diffusé, et qu'il puisse être expliqué aux riverains et aux usagers.

Il aborde ensuite la deuxième exigence contenue dans la proposition de conclusions du Groupe PS (annexe 2) demandant l'établissement d'itinéraires de délestage validés avec les communes et intégrés aux outils numériques. Il estime en effet qu'aujourd'hui, la mobilité se joue aussi sur Waze, Google Maps et les canaux de la Société de transport en commun (TEC). Il

considère que l'on ne peut pas laisser les communes subir au dernier moment et sans coordination des flux détournés.

En outre, il explique que la troisième exigence vise à conditionner le démarrage des phases les plus impactantes à des solutions de stationnement effectives et non pas hypothétiques. Il qualifie cette exigence de décisive car, et comme indiqué par les pétitionnaires, si les clients perdent l'habitude de venir, on ne la recrée pas par un communiqué. Il juge que le stationnement n'est pas un détail mais un levier de survie économique du centre.

L'intervenant fait également savoir qu'à travers la quatrième exigence, le Groupe PS demande un phasage strict des travaux par zone garantissant l'accès aux commerces et aux riverains, avec le maintien d'une circulation minimale.

Ensuite, il signale que la cinquième exigence vise à prévoir des clauses de délais et des pénalités réellement dissuasives en cas de retard.

Il indique que la sixième exigence porte sur une communication de chantier publique, régulière, transparente et utile.

Il fait savoir que le Groupe PS ne cherche pas à faire obstruction à un projet et qu'il soutient sans réserve les quatre projets de lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) de la région liégeoise. Il précise que la volonté est, au contraire, d'éviter un échec, car un *busway* qui se construit contre les habitants et contre les commerçants, c'est un *busway* qui perd sa légitimité, qui s'enlise politiquement et dont le bénéfice de mobilité est durablement abîmé. Il juge, à l'inverse qu'un chantier bien phasé et bien coordonné, assorti de solutions de stationnement et d'un dialogue réel, peut permettre de réussir l'objectif de mieux transporter sans casser la vie locale.

Enfin, il relève que les pétitionnaires ont mis en évidence un sentiment d'abandon et d'impuissance locale. Il estime que quand les niveaux de pouvoir se renvoient la balle, ce sont les citoyens et les commerçants qui en subissent les conséquences. Il indique à M. le Ministre que le Parlement ne lui demande pas l'impossible mais un pilotage, des balises, des engagements vérifiables et un calendrier tenu.

Il termine son intervention en indiquant que le Groupe PS soutiendra des conclusions fermes, opérationnelles et orientées vers une seule priorité, celle de réussir le chantier du *busway* à Fléron sans sacrifier les commerces, l'accessibilité et la confiance des habitants.

Mme Bernard juge important que le Parlement entende et tienne compte de la voix des citoyens. Elle indique avoir pris note, à la fin des auditions, des engagements pris par M. le Ministre et fait part de sa volonté de les suivre.

Par rapport aux conclusions déposées par le Groupe PS (annexe 2), elle les considère pertinentes.

Ensuite, elle rappelle que Liège a connu le chantier du tram et, en conséquence, les inconvénients que cela peut créer. Elle considère que l'on peut tirer les leçons

de ce dernier et qu'il est donc possible d'anticiper les événements sur le chantier de l'avenue des Martyrs.

Elle note que l'amélioration de la mobilité fait consensus mais considère qu'elle doit se faire sans mettre en danger l'activité économique ou l'accessibilité des riverains durant et après les travaux.

M. Dewez sollicite, dans un esprit constructif et considérant la proposition de conclusions déposée par le Groupe PS (annexe 2), le report de l'adoption des conclusions à quinzaine.

Mme Fafchamps sollicite également un report à quinzaine afin de proposer des conclusions précises intégrant la discussion de ce jour.

M. Witsel demande si la majorité entend convier l'opposition à la rédaction des conclusions.

Mme Fafchamps répond par la négative et indique que des conclusions, intégrant une partie des exigences contenues dans la proposition de conclusions du Groupe PS (annexe 2), seront rapidement proposées.

M. Witsel déplore de ne pas être associé à la rédaction des conclusions et prend acte du report à quinzaine.

Réunion du 21 avril 2026

Mme Fafchamps rappelle que le Groupe PS a proposé des conclusions (annexe 2) il y a 15 jours et que la majorité a sollicité, au même moment, le report de l'adoption des conclusions afin d'y intégrer les demandes formulées par le Groupe PS. Elle espère donc que l'opposition relèvera la volonté de la majorité d'avancer de manière constructive.

Sur le fond, elle signale que la majorité a voulu s'inscrire dans une démarche de coconstruction et que deux grands constats structurent les considérants de leur proposition de conclusions.

Elle fait ainsi savoir que le premier porte sur la nécessité d'une mobilité fluide, fiable, décarbonée, inclusive et qui soit cohérente avec la Déclaration de politique régionale (DPR) 2024-2029 ainsi qu'avec le Plan urbain de mobilité (PUM) de Liège. Elle signale que ce dernier repose notamment sur le principe STOP qui établit une hiérarchie claire et qui donne la priorité aux piétons et aux cyclistes, puis aux transports publics et enfin à la voiture individuelle. Dans ce cadre, elle juge que la modernisation et l'électrification de la flotte s'inscrivent pleinement dans une approche environnementale et sanitaire de la mobilité. Elle juge ce point particulièrement important.

Ensuite, l'oratrice explique que le second constat concerne la réalité fléronnaise et met en évidence les difficultés rencontrées, notamment le manque de stationnement à proximité qui fragilise la clientèle et, au-delà, la viabilité économique des commerces. Elle indique donc que la majorité juge opportun de rappeler, à travers les conclusions, l'importance d'une concertation large et d'un dialogue constant entre l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW), les commerçants, les citoyens et la Commune. Elle précise que l'objectif est de rassurer les acteurs concernés, de faire émerger des solutions adaptées aux réalités de terrain et de limiter

autant que possible l'impact des travaux sur l'activité commerciale. Elle signale également que la proposition de conclusions prévoit que des indemnités compensatoires existent pour les commerçants, dont l'activité serait perturbée par les travaux publics.

L'intervenante aborde ensuite les demandes adressées au Gouvernement dans la proposition de conclusions de la majorité. Par rapport à celles-ci, elle fait observer que les deux premières recourent précisément les trois demandes contenues dans la proposition de conclusions déposée par le Groupe PS (annexe 2). Elle signale que les demandes visent à :

- assurer un phasage du chantier mené par l'OTW et à garantir son exécution dans les meilleures conditions, notamment via des clauses strictes dans le cahier des charges prévoyant des sanctions en cas de non-respect des délais mais aussi des bonus en cas de chantier exécuté plus rapidement que prévu ;
- poursuivre, en concertation avec la Commune de Fléron, les efforts visant à répondre aux besoins des commerçants, en particulier en maintenant un minimum de stationnement pour la clientèle ;
- renforcer la concertation au-delà des obligations légales, en instaurant un dialogue structuré, continu et concret avec les autorités communales, les commerçants et les citoyens, tout en améliorant la coordination avec les impétrants afin d'éviter la multiplication des chantiers.

Elle conclut en faisant part de la volonté de la majorité d'être rigoureuse, attentive à la réalité fléronnaise et ouverte aux contributions de l'opposition.

M. Witsel fait part de son regret quant à la manière dont la proposition de conclusions de la majorité a été rédigée. Il estime, en effet, qu'un consensus règne, au sein de la Commission, sur le projet de *busway* à Liège et sur la nécessité de limiter les impacts des chantiers en matière de mobilité dans l'intérêt des riverains et des commerçants. Sur base de ce constat, il considère qu'il aurait été plus correct pour les 3 333 pétitionnaires d'avoir des conclusions coconstruites.

Au niveau du contenu des conclusions proposées par la majorité, il note les trois demandes formulées à l'attention du Gouvernement et signale que le Groupe PS peut soutenir ces propositions parce qu'elles ne sont pas en contradiction avec ses propositions. Il relève toutefois que la proposition de conclusions du Groupe PS (annexe 2) met davantage l'accent sur le volet lié à la mobilité locale en anticipant les désagréments du chantier. Il annonce donc le dépôt d'un amendement (annexe 3) visant à ajouter plusieurs demandes qui figureraient déjà dans la proposition de conclusions du Groupe PS (annexe 2). Il précise qu'elles sollicitent notamment la préparation d'un plan de circulation pour toute la durée des travaux ou l'imposition d'un phasage par tronçon garantissant l'accès aux commerces et riverains.

Mme Nikolic indique que le Groupe MR aborde ce dossier dans un esprit de responsabilité mais aussi d'équilibre. À l'instar des orateurs précédents, elle reconnaît que le projet de *busway* répond à des enjeux importants en matière de mobilité. Toutefois, elle note que ce qui a été exprimé par les pétitionnaires rappelle

une réalité essentielle et que l'on entend souvent dès qu'il y a des projets structurants et impactants, celle de la nécessité que ces projets, particulièrement en matière de mobilité, soient compris, partagés et acceptés sur le terrain. Elle juge qu'à cet égard, les pétitionnaires ont exprimé des préoccupations tout à fait légitimes.

Au-delà du fond, elle constate que, souvent, la méthode est décriée car elle engendre un sentiment de manque d'écoute, une impression que le dialogue n'est pas toujours à la hauteur des attentes et des impacts concrets vécus localement. Elle juge que ce ressenti doit être pris au sérieux, pas pour freiner les projets mais pour mieux les réussir et les accompagner. À cet égard, elle rappelle le traumatisme causé à Liège par les travaux du tram.

Par rapport aux conclusions proposées par la majorité, l'oratrice souligne la nécessité de renforcer les mécanismes de dialogue et de concertation. Elle rappelle avoir insisté lors de l'audition pour que l'on dépasse les obligations minimales de la concertation légale et que l'on s'inscrive dans une concertation structurée, continue et opérationnelle permettant aux commerçants, aux habitants, aux riverains et aux autorités locales d'être pleinement associés tout au long du chantier. Elle estime que cela constitue une condition indispensable pour créer ou recréer la confiance.

Par ailleurs, l'intervenante met également en évidence la coordination des chantiers. Elle juge pertinent que la Commune et les impétrants profitent d'un chantier pour faire des travaux. Sur ce point, elle fait observer que les conclusions de la majorité envoient un signal clair puisqu'elles demandent d'éviter la multiplication des interventions ou, à tout le moins, de mieux organiser leur enchaînement.

En outre, elle signale que la proposition de conclusions de la majorité prévoit le phasage maîtrisé des travaux ainsi que le maintien de l'accessibilité des commerces. Elle explique que ce principe vaut pour la mise en oeuvre concrète du projet de *busway* à Fléron mais qu'il doit guider tous les chantiers.

Par rapport à l'amendement déposé par le Groupe PS (annexe 3), elle juge nécessaire de faire attention à ne pas déposséder les autorités locales de leurs prérogatives. Elle rappelle que la signalisation et les déviations sont souvent gérées par le bourgmestre et le collège avec la zone de police.

Enfin, elle reconnaît l'existence et l'utilité des mécanismes d'indemnisation des commerçants impactés. Toutefois, elle juge qu'ils ne remplaceront jamais une activité préservée. Elle indique donc que la priorité doit être une gestion rigoureuse du chantier dans ses délais comme dans son organisation.

L'oratrice termine son intervention en signalant que les conclusions proposées par la majorité envoient un message clair et constructif, celui de permettre la réali-

sation de grands chantiers mais en embarquant et en associant pleinement celles et ceux qui en vivent les conséquences au quotidien. Elle juge que c'est de cette manière que l'on peut concilier l'ambition publique régionale et les réalités de terrain.

Mme Fafchamps note que l'amendement déposé par le Groupe PS (annexe 3) reprend les quelques points des conclusions proposées par le Groupe PS (annexe 2) qui n'ont pas été repris par les Groupes MR et Les Engagés. Elle indique donc que la majorité ne soutiendra pas ledit amendement (annexe 3).

Elle reconnaît, à l'instar de Mme Nikolic, la nécessité de laisser la légitimité et l'organisation des travaux à l'autorité communale. Elle signale à cet égard que, dans les tous prochains jours, le Collège communal de Fléron va devoir rendre son avis dans le cadre du permis. Elle indique que ce dernier converge sur de nombreux points avec les discussions tenues au sein de la Commission, notamment sur la nécessité de davantage de concertation ou la volonté d'avoir un parking relais (P+R) avant le début des travaux du *busway*.

Elle ajoute que le but n'est pas de postposer sans cesse les travaux du *busway* qui sont nécessaires pour la Commune de Fléron et pour l'ensemble de l'arrondissement liégeois. Elle rappelle, enfin, les difficultés de la Société de transport en commun (TEC) liégeoise depuis l'arrivée du tram et indique que le réseau sera complet quand les *busways* seront mis en circulation.

M. Witsel signale que l'amendement du Groupe PS (annexe 3) vise à faire comprendre qu'il faut passer par ce genre de méthode de travail.

En réponse à Mme Nikolic, il indique ne pas remettre en cause la légitimité du collège communal. Il relève toutefois que celle-ci affirme qu'un projet doit être compris et accepté sur le terrain. À cet égard, il rappelle que les pétitionnaires sont précisément venus exposer devant le Parlement leur difficulté à comprendre et à accepter le mode de fonctionnement retenu. Il invite dès lors la majorité à entendre également cette position, tout en observant que les conclusions de la majorité reprennent certains éléments des conclusions transmises précédemment par son Groupe.

Il estime par ailleurs qu'il existe manifestement un manque d'écoute, considérant que, sans cela, les 3333 signataires n'auraient pas signé la pétition ni jugé nécessaire de venir exposer la situation devant le Parlement.

Enfin, l'orateur fait savoir que le Groupe PS partage l'idée qu'il faut un renforcement du dialogue et de la concertation entre la Commune de Fléron et ses citoyens. Il rappelle que Mme Fafchamps, lors de sa prise de parole à l'arrivée des pétitionnaires, a affirmé qu'il y avait une concertation avec la Commune, alors que les pétitionnaires lui ont indiqué le contraire. Il conclut en signalant que c'est ce qui justifie le dépôt d'un amendement (annexe 3).

V. CONCLUSIONS

La Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux a pris connaissance de la pétition déposée par Mme Pottier pour mettre fin au plan d'aménagement actuel du « busway » sur l'avenue des Martyrs et a procédé à l'audition de Mmes Pottier, Szpak et M. Del Bigo, représentants des pétitionnaires, en application de l'article 127.6 du Règlement du Parlement de Wallonie.

La Commission a adopté, à l'unanimité des membres, les conclusions suivantes :

Considérant que la pétition a recueilli 3 333 signatures, dont au moins 1 000 ont pu être vérifiées auprès du Registre national ;

Considérant l'audition de Mmes Pottier et Szpak, ainsi que de M. Del Bigo, représentants des pétitionnaires, en date du 24 mars 2026 en Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux, ainsi que les échanges avec les parlementaires qui s'en sont suivis ;

Considérant la nécessité de favoriser le report modal, notamment via le *busway*, afin d'atteindre une mobilité efficiente, fluide, accessible, sécurisée, fiable, partagée, décarbonée, respectueuse de l'environnement, favorable à la santé et inclusive, et que la ligne de *busway* B4 tend à répondre à ces objectifs ;

Considérant que ce projet est repris dans le Plan urbain de mobilité (PUM) de Liège, validé par les communes de l'arrondissement et par la Région wallonne, et qu'il vise à appliquer le principe STOP, qui accorde la priorité aux piétons, aux cyclistes, aux transports publics, puis enfin à la voiture individuelle ;

Considérant la volonté de modernisation et d'électrification de la flotte de la Société de transport en commun (TEC), ainsi que d'adaptation et de réorganisation de l'offre en fonction de la demande, telle que prévue dans la Déclaration de politique régionale (DPR) 2024-2029 ;

Considérant que la mise en oeuvre de ce projet impliquera des travaux conséquents à Fléron, rendant l'accès aux commerces plus difficile ;

Considérant le sentiment, exprimé par les pétitionnaires et plusieurs acteurs locaux, d'un dialogue insuffisant autour des projets, ayant suscité chez certains de l'inquiétude à la suite de la suppression de nombreuses places de parking sur l'avenue commerçante ;

Considérant la nécessité de garantir une planification, un phasage et une exécution rigoureux du projet de *busway* B4 reliant Fléron à la Gare Léopold ;

Considérant l'importance de protéger au maximum les commerces, tant pour les riverains que pour l'attrac-

tivité de la commune, les commerçants et l'activité économique globale ;

Considérant la difficulté de refidéliser une clientèle ayant perdu ses habitudes, en l'absence d'alternatives suffisantes ;

Considérant l'importance, pour la rentabilité des commerces fléronnais, de compenser au plus vite les places de stationnement supprimées dans le cadre des travaux du *busway* ;

Considérant les informations communiquées par M. le Ministre en Commission concernant les prochaines étapes de la procédure relative au permis d'urbanisme, ainsi que la décision à intervenir du fonctionnaire délégué.

La Commission de l'aménagement du territoire, de la mobilité et des pouvoirs locaux :

- rappelle l'importance d'une large concertation et d'un dialogue entre l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW), les commerçants, les citoyens et la commune, afin de rassurer l'ensemble des acteurs, de faire émerger des solutions adaptées aux réalités du terrain et de minimiser l'impact des chantiers sur les commerçants ;
- rappelle que les commerçants peuvent bénéficier d'indemnités compensatoires si leur activité est perturbée par des travaux publics ;
- demande au Gouvernement wallon de veiller à ce que :
 - le chantier mené par l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) soit phasé et exécuté dans les meilleures conditions possibles, notamment via des clauses rigoureuses dans le cahier des charges, incluant des sanctions en cas de non-respect des délais ;
 - l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW), en concertation avec la Commune de Fléron, poursuive ses efforts pour tenir compte des besoins des commerçants, notamment en assurant un minimum de stationnement pour la clientèle ;
 - soit renforcée la concertation au-delà des obligations légales via un dialogue structuré, continu et concret avec les autorités communales, commerçants et citoyens, afin d'assurer transparence, suivi des préoccupations et confiance, en insistant auprès de l'Opérateur de transport de Wallonie (OTW) sur ce point essentiel et de mettre en place une coordination intégrant les impératifs pour éviter la multiplication des chantiers.

La Commission a décidé de clore l'examen de la pétition.

VI. RAPPORT

À l'unanimité des membres, il est décidé de faire confiance au président et aux rapporteurs pour l'élaboration du rapport.

Les Rapporteurs,

B. LEFÈVRE

J.-P. BASTIN

Le Président,

M. DAYE



PÉTITION
REÇUE EN APPLICATION DE L'ARTICLE 127 DU RÈGLEMENT

Concerne : Pétition pour mettre fin au plan d'aménagement actuel du « busway » sur l'avenue des Martyrs

La mobilité urbaine est un enjeu majeur pour le bien-être des citoyens ainsi que le dynamisme économique et culturel de Fléron. Le projet *Busway* qui vise à repenser la circulation dans le centre de Fléron impactera la vie citoyenne et les commerces de façon négative sur plusieurs points listés ci-dessous :

- 1) Réduction de $\frac{2}{3}$ des places de stationnement ;
- 2) Fléron en travaux pendant 3 à 4 ans ;
- 3) Un accès aux commerces quasi impossible ;
- 4) L'enlèvement de vos achats volumineux et l'approvisionnement des magasins compromis ;
- 5) La circulation sera bloquée dans les ronds-points lors du passage du bus ;
- 6) Coût très élevé pour le contribuable ;
- 7) Certaines rues transformées en sens unique ;
- 8) Suppression de la rue Drève de la Gare.

Pour cela nous demandons que ce projet soit modifié, aménagé, repensé pour qu'il soit plus profitable à tous ; il faut que ce projet soit réalisé en prenant en compte les points suivants :

- 1) Fluidifier la circulation ;
- 2) Préserver nos commerces et notre mode de vie ;
- 3) Offrir un service profitable à tous.

Dans cette optique, nous sollicitons une réunion de concertation avec les différentes autorités compétentes. De plus, il serait souhaitable qu'une évaluation soit réalisée en commun dans les mois à venir, dans un souci d'amélioration.

Pétition reçue le : 24/11/2025

Auteur : POTTIER Virginie



Proposition conclusions pétition BHNS Fléron

Projet de conclusions à adopter par la Commission et à adresser au Gouvernement dans le cadre de l'examen de la pétition « Stop au plan d'aménagement actuel du busway sur l'avenue des Martyrs »

La Commission de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux a pris connaissance de la pétition intitulée « Stop au plan d'aménagement actuel du busway sur l'avenue des Martyrs » déposée par Mme Pottier représentante des pétitionnaires, et a procédé à son audition en application de l'article 127.6 du Règlement du Parlement de Wallonie, le 24 mars 2016.

Considérant que la pétition a recueilli 3.333 signatures, dont au moins 1.000 ont pu être vérifiées via le Registre national ;

Considérant qu'il existe un sentiment persistant de dialogue insuffisant avec les porteurs du projet et/ou l'absence de réponses aux remarques formulées dans le cadre des réunions et de l'enquête publique ;

Considérant les inquiétudes majeures sur la congestion, la suppression de plus de deux tiers du stationnement sur l'avenue commerçante, l'adéquation des zones de livraison, ainsi que l'impact économique ;

Considérant la demande exprimée de balises préalables au démarrage des travaux : création de parkings de report avant les travaux, durée maîtrisée et phasage strict, coordination renforcée avec les impétrants, et information continue ;

Considérant que ce type de travaux ont déjà été menés en région liégeoise et que des inquiétudes liées au "déjà-vu" de chantiers longs et à l'effet "centre-ville sous cloche", ainsi que des perturbations déjà observées sur la desserte ;

Considérant que les projets de busway de la métropole liégeoise sont indispensables ;

Le Parlement de Wallonie, demande au Gouvernement wallon,

- de préparer, en collaboration avec l'OTW et la commune de Fléron, un plan de circulation pour la durée des travaux (déviations, signalisation, sécurisation des traversées piétonnes/cyclables, maintien d'une accessibilité minimale) en anticipant la congestion redoutée ;
- d'examiner et de publier les itinéraires de délestage avec les communes concernées, ainsi que les modalités d'information (signalétique, Waze/Google, canaux TEC) ;
- De conditionner le démarrage des travaux les plus impactants à la mise à disposition effective de solutions de stationnement de proximité (P+R/parkings de report, dépose-minute, PMR) et d'un plan de rotation (zone bleue, contrôle, etc.), car l'enjeu « parking » est central pour éviter la perte durable de clientèle ;
- d'imposer un phasage par tronçons garantissant l'accès aux commerces et aux riverains (pas de "tranchée continue"), avec maintien d'une circulation minimale ;
- d'intégrer dans les cahiers des charges des marchés de travaux des clauses de délais et des pénalités dissuasives en cas de retard ;

Proposition conclusions pétition BHNS Fléron

- De mettre en place une communication publique de l'évolution des travaux.

Amendement aux conclusions déposées par la majorité le 17 avril 2026 relativement à l'audition des représentants de la pétition pour mettre fin au plan d'aménagement actuel du « busway » sur l'avenue des Martyrs introduite par Mme. Pottier le 24 novembre 2025

Amendement

Il est proposé d'ajouter les demandes suivantes aux demandes exprimées dans les conclusions de la majorité :

- « de préparer, en collaboration avec l'OTW et la commune de Fléron, un plan de circulation pour la durée des travaux (déviations, signalisation, sécurisation des traversées piétonnes/cyclables, maintien d'une accessibilité minimale) en anticipant la congestion redoutée ;
- d'examiner et de publier les itinéraires de délestage avec les communes concernées, ainsi que les modalités d'information (signalétique, Waze/Google, canaux TEC) ;
- De conditionner le démarrage des travaux les plus impactants à la mise à disposition effective de solutions de stationnement de proximité (P+R/parkings de report, dépose-minute, PMR) et d'un plan de rotation (zone bleue, contrôle, etc.), car l'enjeu « parking » est central pour éviter la perte durable de clientèle ;
- d'imposer un phasage par tronçons garantissant l'accès aux commerces et aux riverains (pas de "tranchée continue"), avec maintien d'une circulation minimale. »

Justification

Prévoir une meilleure anticipation des chantiers en réduisant leur impact sur la mobilité locale et les commerçants