Tram de Liège : un état des lieux du dossier...

Septembre 2011

Tramway de Göteborg, août 2011, photo : urbAgora

urbAgora
des idées pour la ville

Dans un contexte qui évolue rapidement, le présent document constitue une brève synthèse de l'analyse et des positions de l'asbl urbAgora. En attendant la publication d'un document plus complet, la présente note doit être lue comme un complément et une actualisation de nos publications précédentes (auxquelles elle renvoie), parmi lesquelles les deux brochures *« Quel tram pour Liège ? »* (juillet 2008) et *« Structurer la ville »* (septembre 2009).

Les personnes intéressées trouveront un aperçu relativement exhaustif du travail mené par urbAgora sur la question du tram liégeois à l'adresse suivante : http://urbagora.be/tram. Des informations utiles se trouvent également sur le site http://tramliege.be.

1. Un bref état des lieux des errements du dossier

1.1. Plusieurs décisions, au cours des dernières années, ont confirmé l'intention du gouvernement wallon de construire une ligne de tram en fond de vallée, entre Jemeppe (rive gauche de Seraing) et Basse-Campagne (extrémité nord d'Herstal). Même si les études techniques commencent à peine (le consortium chargé de mener ces études a été désigné en avril), le scénario de la ligne unique semble de plus inévitable. Si la saturation – désormais admise par tous – de certains tronçons du réseau TEC (doublée d'une croissance régulière et importante de la fréquentation) a sans doute été le principale déclencheur de la décision politique, celle-ci, dans sa forme actuelle, répond mal à l'urgence, la saturation des lignes de bus étant exclusivement observée dans les quartiers centraux de l'agglomération. Il est en particulier inexplicable que le tram, tel que prévu, ne passe pas en rive droite de la Meuse, alors même qu'il se trouve plus d'habitants en rive droite qu'en rive gauche (dans les quartiers du fond de vallée). Nous devons donc poser le constat que **le tram, tel qu'il se dessine, va laisser de nombreux usagers quotidiens sur le carreau (et va même dégrader le service de certaines lignes, notamment la ligne 4, qui est pourtant la plus fréquentée de Wallonie) tandis que les deux extrémités de la ligne seront vraisemblablement sous-utilisées, au moins dans un premier temps.**

1.2. De surcroît, **cette ligne de fond de vallée duplique, de façon inexplicable, une infrastructure lourde existante** (la ligne de chemin de fer). Outre le fonctionnement des baronnies politiques locales, qui préemptent le débat, la raison doit sans doute en être trouvée dans le dialogue de sourds qui s'est solidement installé entre instances régionales et SNCB, au point que cette dernière n'a pas même été conviée à rejoindre le comité exécutif du tram, mis en place par le gouvernement en avril dernier. Espérons que la nomination – toute récente – de Vincent Bourlard à la présidence de la SRWT permettra de renouer des liens indispensables entre transport en commun régional et transport ferroviaire…

1.3. En dépit de nombreuses interventions de divers acteurs en faveur d'un projet intégré, tout indique, à ce jour, que **le tram n'est pas (encore) conçu, par son maître d'ouvrage (la SRWT), comme un projet urbain, mais comme un « upgrade » technique du réseau actuel**. La Province de Liège, qui veut manifestement jouer elle aussi un rôle dans le dossier (qui est pourtant déjà caractérisé par une inquiétante dispersion du leadership), ne semble guère plus avancée dans ses réflexions, comme en témoigne l'affligeante exposition organisée au Val Saint-Lambert du 2 au 4 septembre 2011, dans le cadre des fêtes de Wallonie, exposition dont le clou est une animation 3D qui est à mille lieues de ce qu'on peut attendre d'un tram urbain. De cet échec annoncé, témoigne notamment le fait qu'on est en train de passer à côté de la possibilité d'organiser un concours d'architecture[1] autour du projet, avec tout ce que cela aurait pu signifier en termes d'ouverture du débat et d'élévation du niveau d'exigence qualitative. Nous constatons également que le TEC Liège-Verviers semble peu désireux de réorganiser le réseau de bus autour du tram, ce qui est pourtant une condition *sine qua non* de la réussite de celui-ci.

1.4. Les études sont actuellement menées par deux consortiums distincts. D'une part, l'équipe de l'Assistance à la maîtrise d'ouvrage (AMO) mène les études de l'axe 1 (Jemeppe - Basse-Campagne), sous l'égide de la SRWT. D'autre part, une seconde étude est menée, sous l'égide du Groupe de redéploiement économique liégeois (GRE), sur les axes secondaires de la phase 1 et sur un très hypothétique (car n'ayant

1 Lire notre communique : « Tram de Liège : il faut organiser un concours d'architecture… » (octobre 2010).

aucune perspective de financement) axe 2 (Ans-Chênée). **Cette scission des études en deux axes (sans parler du PUM[2] ni des enjeux ferroviaires) est à notre estime hautement regrettable.** Cette organisation du travail éclate le pilotage du projet en divers lieux et empêche de ce fait l'émergence d'un réel concept de transport en commun à l'échelle de l'agglomération (alors même que l'étude Sémaly-Transitec et le PUM avaient posé des balises utiles en ce sens). Elle obère aussi la possibilité d'aller vers un réseau maillé (que tout utilisateur du transport en commun sait préférable à la logique concentrique qui domine encore et toujours à Liège). Au contraire d'un travail mené « ligne par ligne », nous préconisons quant à nous une approche intégrée du réseau, en rupture claire avec son organisation actuelle, monocentrée sur la place St Lambert.

1.5. On en vient à craindre que le tram ne soit in fine beaucoup moins conçu pour répondre aux besoins de la ville et de ses habitants que pour relier des parkings périphériques au centre-ville. La vidéo 3D réalisée pour le compte de la Province et mentionnée plus haut, alimente cette crainte. Plutôt qu'un tram permettant de *pénétrer* en ville, les urbains seraient bien avisés de réclamer prioritairement un tram qui relie entre eux les quartiers de la ville. Ajoutons que si la vitesse commerciale est certes un objectif important, ce ne peut certainement pas être le seul objectif : si, en effet, la recherche de la vitesse commerciale conduit à passer en bordure des quartiers et à choisir une distance entre les stations de 600 mètres et plus (ce qui est annoncé), il y a un problème. Car la recherche de la performance n'a évidemment de sens que couplée à une desserte de qualité, c'est-à-dire au passage du tram à proximité des lieux de vie (notamment dans le quartier St Léonard). Quant à la distance moyenne entre les stations, 450 mètres semble être, dans les zones denses, un chiffre plus raisonnable si l'on veut que les habitants des quartiers traversés aient un accès facile à ce nouveau mode de transport.

1.6. La concertation autour du projet, abondamment promise, n'a tout simplement pas eu lieu. Depuis que le dossier est sur la table (été 2008), aucune séance d'information pour le grand public n'a été organisée par les autorités régionales. Le Conseil communal de Liège, au cours des dernières années, n'a pas tenu de débat en séance publique sur le dossier. À défaut de mécanismes de « participation » pour le grand-public (pourtant annoncés à plusieurs reprises), un site web permettant au public de s'informer et de réagir a été régulièrement promis comme imminent depuis deux ans. Il semble que même ce site web n'est plus envisagé. Quant à l'« Atelier urbain », réunissant une série d'acteurs de la vie sociale, économique, universitaire ou associative, organisé à l'automne 2010 sous la houlette de la société « Trame », mandatée par le ministre, ses conclusions semblent avoir été soigneusement enterrées : il est vrai qu'un consensus s'était formé à cette occasion parmi les participants pour remettre en cause la logique de la ligne unique et demander qu'un réseau maillé soit envisagé dès la première phase.

1.7. Enfin, le Partenariat Public-Privé (PPP)[3] choisi de manière dogmatique par la Région va s'avérer non seulement plus coûteux mais aussi plus complexe à réaliser qu'un projet mené directement par les pouvoirs publics. Il n'y a pourtant aucune fatalité à cette formule. Les deux motifs principaux à son choix sont fragiles. Ne commencer à rembourser l'emprunt qu'à partir de la mise en service du tram ? C'est parfaitement possible avec un emprunt bancaire classique. Eviter de dépasser les limites d'endettement public prévues dans les traités européens ? Outre qu'Eurostat est de moins en moins encline à accepter la débudgétisation via les PPP, on soulignera que la seule manière de faire valider ce « PPP » sera la privatisation (au moins) partielle du service. Signalons qu'il est encore temps de faire marche arrière sur ce point puisqu'aucun marché n'a encore été passé.

Bref, le dossier se présente de plus en plus mal. Ce que la région liégeoise ne peut pas se permettre. **Nous en appelons à un sursaut.**

---

2 Alors qu'Ecolo s'indignait de façon tonitruante, quelques mois avant les dernières élections régionales, que des décisions soient prises concernant le tram sans que les résultats du Plan urbain de mobilité (PUM) soient publiés, le PUM, sous la responsabilité d'un ministre Ecolo,... n'est toujours pas publié à ce jour.

3 Lire le texte de Bernard Soar, « Le PPP n'est pas une fin en soi » (mars 2011) sur lechainonmanquant.be.

2. Ce que nous demandons

2.1. Nous appelons d'abord et avant tout à une **mobilisation générale des forces vives de la région en faveur d'un réseau RER liégeois**, autour duquel le réseau de tram devrait s'articuler. Il serait absurde de créer deux infrastructures concurrentes. La SNCB est tenue (article 10 de son contrat de gestion) de rendre, d'ici décembre 2011, un rapport sur la faisabilité de la mise en place de réseaux suburbains autour de Gand, Anvers, Charleroi et Liège. À en croire la presse, cette obligation contractuelle ne sera pas respectée par l'opérateur ferroviaire, ce qui témoigne du peu d'intérêt politique que suscite effectivement cette question. Il est vrai que la chose est ardue dès lors que la SNCB semble ne guère témoigner d'intérêt même pour le RER bruxellois. Le potentiel du réseau ferré dans la grande agglomération liégeoise est pourtant fantastique et sous-utilisé. Ajoutons enfin que la négociation du prochain plan d'investissement d'Infrabel est imminente si pas déjà en cours et qu'il est indispensable d'y intégrer des éléments liégeois, notamment le franchissement aval de la Meuse, entre Coronmeuse et Bressoux, lequel devrait d'ailleurs être également pris en compte dans la planification du projet « Liège 2017 ».

2.2. Nous appelons ensuite à l'élargissement du comité exécutif créé en avril, en vue d'en faire une **structure de pilotage à l'échelle de** la future Communauté urbaine. Cette structure devrait être chargée de coordonner les différentes strates du réseau (RER, tram, barreaux structurants et réorganisation du bus). Cette structure devrait également être dotée d'un **organe de concertation** à l'échelle de l'agglomération réunissant élus, opérateurs, bureaux d'études et représentants des milieux sociaux, économiques ou associatifs, se réunissant une fois par mois. Cet organe serait notamment chargé de veiller à l'information permanente du public.

2.3. Que le concept du transport public soit remis sur la table dans son ensemble à l'occasion de la publication du PUM ; laquelle ne peut plus tarder. L'obstination dans le schéma de la ligne unique dans laquelle semble s'enfermer le gouvernement est à nos yeux gravement préjudiciable à l'avenir du transport en commun dans l'agglomération, parce que ce schéma, en dessinant un demi-succès pour le tram, hypothèquera très probablement la réalisation de phases ultérieurs du projet. Cela étant dit, nous pensons que **la réorientation du tracé du tram peut se faire de manière relativement souple et rapide, en conservant le tronçon central de la ligne de fond de vallée (Val-Benoit – Gare d'Herstal) et en réinjectant les moyens libérés par l'abandon *provisoire* des tronçons externes dans l'amorce d'un maillage urbain.**

2.4. Que la Région wallonne publie sans tarder un comparatif chiffré des coûts estimés et des conséquences du PPP face à d'autres formules, en particulier celle d'un emprunt à la BEI. Et qu'un choix objectif soit posé sur cette base.

2.5. Qu'un concours d'architecture soit organisé et que les dimensions essentielles que constituent l'urbanisme, l'architecture, le mobilier urbain, l'art public, l'intégration paysagère soient sérieusement pris en compte.

3. Ce que nous proposons

3.1. En même temps que le tram, il faut amorcer le réseau RER, de la façon suivante :

- A partir des lignes L actuelles, **créer des lignes traversantes** (qui permettront notamment de faciliter les liens de périphérie à périphérie et éviteront de saturer la gare des Guillemins qui n'est pas prévue pour accueillir de nombreux terminus RER) ;

- Accroître progressivement les fréquences des actuelles lignes L (**viser quatre trains par heure à la pointe et deux trains par heure en heures creuses**) ;

- **Normaliser progressivement, au fil des rénovations de gares, la hauteur des quais à 75 cm** (soit la même hauteur que les quais des Guillemins) pour permettre l'accès de plein-pied aux rames (enjeu d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, mais aussi enjeu de vitesse commerciale, par la réduction du temps d'arrêt) ;

- Acquérir, à moyen terme, **du matériel roulant moderne** (type Desiro)

permettant de meilleurs performances (accélérations et freinages plus efficaces), des temps d'arrêt courts (portes larges et de plein pied), un confort aux normes contemporaines,...

Nous estimons que trois lignes, se croisant aux Guillemins, peuvent être mises rapidement en service :

- **Waremme-Visé** (voire Maastricht), avec réouverture des arrêts historiques de la ligne 40 (Vennes, Cornillon, Jupille, Wandre, Cheratte, Argenteau) ;
- **Statte-Tongres**, via Huy, Amay, Engis, Flémalle, la ligne 125A (Val St Lambert, Molinay, Ougrée) avec réouverture d'un arrêt à Vivegnis (connecté à la Citadelle via un téléphérique) et à Herstal-La-Préalle.
- **Verviers-Liers** (qui pourrait être ultérieurement prolongée vers Rocourt, Alleur et Ans via réouverture de la ligne Liers-Ans). En amont, cette ligne pourrait éventuellement être poursuivie vers Eupen et pourrait à plus long terme s'inscrire dans un schéma eurégional avec Aachen et Maastricht (via le pont Coronmeuse-Bressoux).

Ces trois lignes :

- Permettent de desservir directement **une bonne vingtaine de communes** (et concernent indirectement une grande partie de la province) : il s'agit d'un projet très fédérateur, susceptible d'impliquer dans le projet bien plus que les quatre ou cinq communes concernées par le projet de tram du gouvernement ;
- Peuvent être réalisées sans investissements majeurs dans l'infrastructure.

3.2. La première phase du tram doit selon nous répondre aux critères suivants :

- **Compléter plutôt que dupliquer l'infrastructure ferroviaire** (et donc maximiser les points de connexion avec elle mais aussi proposer un service *différent* de celui qu'offre le chemin de fer, notamment en portant une attention soutenue à la qualité de la desserte des lieux de vie dans les quartiers) ;
- Amorcer un véritable réseau, permettant, entre autres choses, une **réorganisation immédiate du réseau de bus autour de l'infrastructure de tram**. L'« arrête de poisson » défendue par le gouvernement (i.e. une ligne unique rejointe en différents points par des lignes transversales de second niveau) n'est pas satisfaisante de ce point de vue (elle augmente le nombre de ruptures de charge mais n'offre pas d'amélioration significative au trafic venant des plateaux).
- **Être réalisée prioritairement là où la demande actuelle est la plus forte**, de façon à soulager les usagers du bus pour qui la situation est d'ores et déjà devenue intenable en certains points du réseau et à garantir un succès « commercial » du futur réseau. Bien sûr, nous souhaitons aussi voir le tram jouer un rôle de « conquête urbaine », en permettant notamment la ré-urbanisation dense et qualitative de friches industrielles, mais nous pensons que cette mission « urbanistique » n'est raisonnablement envisageable qu'à partir de la seconde phase, quand la légitimité du tram sera solidement assise.

Avec 500 millions d'euros, nous affirmons qu'il est possible de réaliser deux premières lignes :

- **Une ligne entre le Val Benoit (voire Sclessin) et la gare d'Herstal**, via les Guillemins et le centre-ville (et via la place Vivegnis), soit 9 km[4] ;
- **Une deuxième ligne entre Fontainebleau et les Guillemins**, via la place St Lambert, Outremeuse, le Longdoz et les Vennes (soit le tracé approximatif du bus 4), soit 6,1 km, en ce compris l'aménagement d'un terminus au début de

4 Jusqu'au Val-Benoit ; ou 11,3 km jusqu'au stade du Standard.

la rue du Plan incliné ;

Le premier dépôt pourrait être situé à Fontainebleau, sur les actuels parking de l'hôpital St Joseph (qui aura entre-temps déménagé[5]). Une autre possibilité est de le localiser à Sclessin, sur le site prévu pour le P+R (celui-ci pouvant être édifié en superstructure au-dessus du dépôt).

Cette première phase présente notamment les avantages suivants :

- Amorcer un **maillage du réseau**, sur lequel pourront venir se brancher de nouvelles lignes dans le futur. Le maillage permet aussi de mieux répartir la charge entre différents tracés (notamment en valorisant le tracé de la rive droite pour relier Ans aux Guillemins, plus rapidement qu'avec une rupture de charge à St Lambert) et différents points de correspondances, donc permettre, à terme, une plus grande capacité du réseau et l'émergence de nouvelles polarités urbaines ;
- Correspondre aux tronçons les plus chargés du réseau (donc **garantir de manière quasi-certaine le succès** en termes de fréquentation) ;
- Desservir les principaux quartiers urbains « sensibles » (St Léonard, Ste Marguerite, Longdoz, Outremeuse, Fragnée, Vennes,...).
- Permettre la réorganisation du réseau de bus dès la première phase, autour de gares de bus qui pourront notamment être situées à Coronmeuse ou à Fontainebleau ;
- Permettre la réaliser des travaux du centre-ville en une seule phase (donc éviter de pénaliser le centre-ville par deux ou trois phases de travaux lourds se succédant tous les cinq ou dix ans) ;

Par la suite (phases 2 et suivantes), le réseau pourrait être poursuivi :

- En allongeant les antennes existantes vers Sclessin, Ougrée, Seraing et Jemeppe via le futur boulevard urbain sérésien (ligne 1) (environ 7,5 km depuis le Val-Benoit), vers le site de Patience et Beaujonc et la gare d'Ans (ligne 2) (environ 5,5 km depuis Fontainebleau) ou vers le centre d'Herstal voire Basse-Campagne (ligne 1) (environ 4 km depuis la gare de Herstal).
- En créant une ligne 3 reliant Angleur et/ou Chênée à la gare de Bressoux, via les Guillemins, la place St Lambert et Outremeuse (et permettant d'accroître l'offre sur la partie de la boucle où la demande sera la plus forte, ce qui suppose la création de deux nouveaux tronçons entre le pont des Vennes et la gare d'Angleur (2,1 km) ou celle de Chênée (3,2 km) et entre la place de l'Yser et Bressoux (2,5 km).

5 La topographie du terrain permettrait en outre un aménagement intéressant des lieux, en plaçant partiellement le dépôt sous dalle et en récréant des liens entre le quartier de l'hôpital et le parc de Naimette Xhovémont.

Mobilité / L'association Urbagora pointe les nombreux manquements

« Le projet tram tourne au fiasco »

L'ESSENTIEL

- Absence totale d'intégration avec un futur RER, concertation rangée au placard, mainmise de la SRWT sur le dossier, partenariat public-privé non pertinent…
- Urbagora a accumulé les critiques et appelle à un « sursaut politique » en faisant des propositions.

UN TRAM À LIÈGE, quel sursaut qualitatif en matière de mobilité ? Selon Urbagora, les responsables politiques n'ont pas pris la pleine mesure de l'enjeu au niveau de l'agglomération. © D.R.

A Liège, il ne se passe pas une semaine sans que l'on ne parle du tram. Il est vrai que la future ligne Guillemins-Coronmeuse – et ses extensions vers Herstal et Sclessin – constitue une épine dorsale pour les grands projets urbains liés notamment à la candidature « Liège 2017 ». Pour rappel, Liège est candidate à l'organisation d'une exposition internationale sur les sites de Coronmeuse et Bressoux.

Outre l'étude de cet axe, où en est la réflexion globale sur la mobilité dans le reste de la ville et, plus largement, dans l'agglomération liégeoise ? « *Nulle part*, estime l'association Urbagora qui a listé les manquements dans l'évolution du dossier, porté politiquement par le ministre wallon Philippe Henry (Écolo) et techniquement par la Société régionale wallonne du transport (SRWT). Attention, ça grince au tournant !

1 **La SNCB ignorée.** « *S'il n'est pas étudié en fonction des différents modes de transport présents et à venir, le projet de tram n'a guère de valeur structurante*, déclare Urbagora. *Il n'est alors que l'up-grade technique du bus sur un axe donné, en l'occurrence Sclessin-Herstal. Or, sur cet axe il existe déjà une ligne de train sous-utilisée. Et la SNCB est tenue, dans son contrat de gestion qui vient à échéance en 2012, d'étudier la mise en place du RER dans quatre villes du pays dont Liège. Nous constatons qu'il n'y a aucune stratégie, ici à Liège, pour profiter de cette échéance si ce n'est le projet du bourgmestre de Seraing d'utiliser la ligne 125 A en rive droite de la Meuse* ». Pour Urbagora, les investissements à consentir ne sont pas insurmontables : nouveau matériel roulant style rames Desiro de plain-pied et aux portes larges, réouverture de stations (Vivegnis, Vennes, Coronmeuse…), création d'une gare à Seraing et construction, à long terme, d'un pont ferroviaire entre Bressoux et Coronmeuse (lire infographie) pour créer une boucle. L'on ajoutera que, contrairement au tram et au RER bruxellois, la question des permis et des éventuels recours est évacuée puisque les infrastructures existent. « *Mais force est de constater qu'il n'y a toujours pas de prise de conscience politique sur la nécessaire complémentarité entre le train et le tram* », déclare Urbagora.

2 **Le tram, si peu urbain.** « *Au fur et à mesure de l'évolution du dossier, nous nous rendons compte que la SRWT élabore un tram concurrent du train. Les arrêts sont de plus en plus espacés – 650 mètres au lieu de 400 –, la vitesse est privilégiée au détriment du passage dans les noyaux d'habitat et le passage en rive droite est superbement mis de côté. Or, le tram est un enjeu de développement urbain et pas seulement une mise à niveau du matériel* ». Et de fustiger le réseau « arrête de poisson » imaginé par la SRWT et le ministre Henry (lire infographie). « *Il passe à côté d'un maillage urbain qui dessert les grands pôles d'activité de la ville et les quartiers peuplés. Qui plus est, il ignore la réorganisation complète du réseau de bus, en particulier la ligne 4 qui n'existera plus une fois que le tram sera mis en service.* » On se rappelle qu'arrivés au gouvernement, les écologistes ont apporté leur petite touche au projet Antoine (CDH) : trois lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) baptisées « pré-tram ». « *En soi, ce n'est pas une mauvaise idée sauf que le matériel n'est pas électrique et que, quitte à faire les aménagements en voirie pour un tram futur, autant l'implanter directement* ».

3 **Le PUM, ce grand oublié.** L'acronyme peu paraître insignifiant : le Plan Urbain de Mobilité renvoie pourtant au plus gros travail de réflexion sur la mobilité et l'aménagement du territoire réalisé en région liégeoise… sous l'impulsion des écologistes. « *Il est terminé depuis belle lurette et n'a toujours pas été publié par le ministre Henry*, déclare Urbagora. *Or, le PUM envisage de manière très précise les différents niveaux de transport et les enjeux relatifs aux dessertes des zones denses. Pourquoi s'obstiner à s'en passer ?* » Autre grief : l'absence de concours d'architecture.

4 **Le partenariat public-privé pas nécessaire.** Ce n'est pas la Région wallonne qui financera directement le tram mais un partenaire privé qui louera ensuite l'infrastructure aux pouvoirs publics, voire assumera la gestion moyennant une redevance et un contrat d'exploitation. Une formule qui permet sans doute de reporter dans le temps le coût de l'investissement mais qui se révélera plus onéreuse pour les pouvoirs publics. « *Un choix dogmatique* », estime Urbagora pour qui il est tout à fait possible de recourir à un emprunt classique. « *Quoi qu'elle dise, la Région a des moyens. Et croire que l'Europe ne verra pas dans le PPP un moyen de contourner les limites de l'endettement est faux* ».

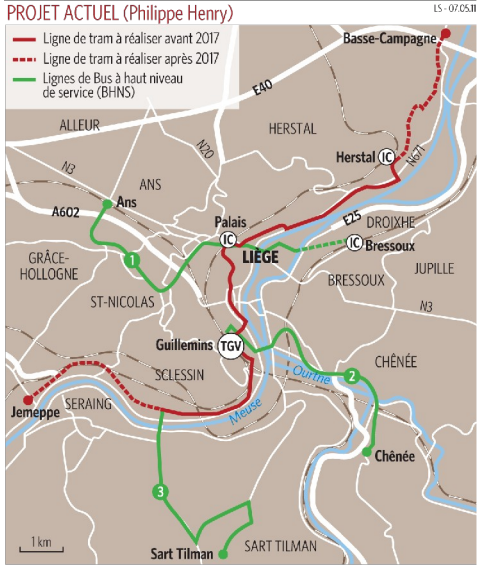
Pour l'association il n'est pas trop tard pour bien – mieux – faire mais il faut un sursaut. ■

PHILIPPE BODEUX

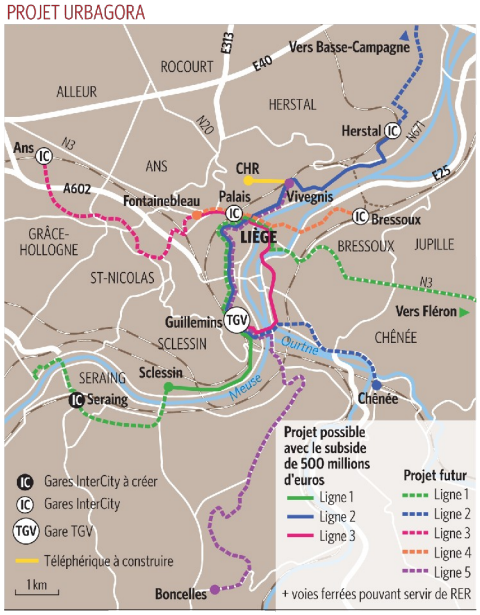
PROSPECTIVES

Le tram liégeois Début avril, le gouvernement wallon a choisi l'assistant à maître d'ouvrage qui va aider la SRWT à réaliser le cahier des charges pour la réalisation du tram. Il s'agit d'un consortium piloté par le bureau Greish qui associe l'Atelier du Sart Tilman, Transitec, la STIB et le bureau Richez. La suite ? Elle se passe en coulisses, dans les bureaux de la Ville de Liège, à la SRWT voire au GRE (Groupe de redéploiement économique du pays de Liège) chargé, à un moment donné, d'étudier une ligne 2. Par ailleurs, nombre d'études déjà réalisées sur la mobilité en région liégeoise n'ont pas été rendues publiques ou approuvées, à l'instar du Plan urbain de mobilité. Enfin, une concertation et une information du public via un site Internet étaient prévues mais, là aussi, rien à l'horizon. Sans doute les Liégeois, au sens large, doivent-ils attendre d'être mis devant le fait accompli pour découvrir le projet de mobilité qui se trame dans le bassin ?

PROJET ACTUEL (Philippe Henry)



PROJET URBAGORA



« Nous redoutons un "Charleroi-bis" où l'on a réalisé un métro au milieu de nulle part »

ENTRETIEN

Par la voix de son président François Schreuer, Urbagora appelle à un sursaut dans le dossier tram. Rencontre.

À quoi attribuez-vous les manquements ?

D'une part ce qu'on peut appeler le "todibonisme" qui conduit un certain nombre d'hommes politiques à dire que c'est bon comme ça, sans exigence de qualité. D'autre part, on sent que certains savonnent la planche du ministre Henry, sans doute en espérant voir les écologistes se planter sur un dossier qui leur est cher. Enfin, Willy Demeyer ne met pas tout son poids dans la balance pour faire émerger un projet de qualité.

Exiger plus de qualité, pourquoi pas… Mais avec quels moyens ?

Réaliser un tram coûte de 20 à 25 millions d'euros le kilomètre et jusqu'à 35 lorsqu'il y a des ouvrages d'art. Ce qui n'est pas le cas de la ligne de fond de vallée qui fait 11,3 km entre Sclessin et Herstal. Avec 500 millions d'euros, il reste donc assez de moyens pour réaliser une ligne Fontainebleau-Guillemins (6,1 km en passant par la rive droite) histoire d'amorcer un maillage urbain. Nous ne disons pas qu'il faut faire tout tout de suite mais intégrer les étapes futures dans le plan initial. Quitte à faire une première phase entre les Guillemins et Herstal pour l'expo de 2017.

Pourquoi pointer du doigt la SRWT qui n'en est qu'au début de son travail ?

Nous redoutons un "Charleroi-bis" où la SRWT a construit une ligne de métro quasi au milieu de nulle part sans concertation avec le politique. Le tram et, plus largement son articulation avec le développement territorial, doit être piloté par le politique. La mise en place d'un comité exécutif est une bonne chose mais c'est dommage qu'il n'y ait pas plus de communes représentées de manière à ce que les élus s'approprient les enjeux à l'échelle de l'agglomération. ■

Propos recueillis par Ph. Bx

FRANÇOIS SCHREUER, président d'Urbagora. © TONNEAU

Le Soir, 7 mai 2011

Mobilité | Liège

Tram : la vites se avant tout ?

▸ L'ASBL urbAgora est très critique au sujet du projet de retour du tram à Liège.

▸ Face-à-face à distance entre son président et le ministre Philippe Henry.

Entretiens croisés **Bruno Boutsen**

Récemment, le comité exécutif chargé de piloter le dossier du tram et composé uniquement de responsables politiques a tenu sa première réunion, décidant la mise à l'étude de "variantes" au tracé initialement prévu et courant pour rappel de Jemeppe à Herstal. À six ans de la mise en service souhaitée du futur tram liégeois, hypothèse d'une Expo 2017 oblige, nous avons interrogé tant le ministre en charge, à savoir Philippe Henry (Ecolo), que le président de l'ASBL urbAgora, François Schreuer, lequel n'est pas tendre avec la vision du ministre.

MARTIN DHAESE

1 Communication : parmi ses critiques, l'ASBL urbAgora épingle un déficit de communication dans le chef du cabinet Henry, lequel ne disposerait pas du personnel nécessaire pour mener à bien ce dossier. "*Où est le site web d'information au public promis par le ministre ?*", s'interroge notamment François Schreuer. Pour le ministre, qui rappelle l'échéance "*extrêmement serrée*" constituée par l'Expo 2017, l'heure n'est pas encore à la communication vers le public. Il précise en outre qu'il a présenté le projet devant les conseils communaux concernés et évoque également des séminaires tenus avec les acteurs locaux. Pour le reste, Philippe Henry assume une réduction du volume des cabinets voulue par Ecolo et souligne que "*le pilote du dossier, c'est la SRWT*". Mais urbAgora n'en démord pas et affirme pour sa part que "*le ministre Henry n'a pas de relais au sein de l'administration wallonne*".

2 Financement : pour François Schreuer, une formule alternative au partenariat public-privé (PPP) choisi par l'exécutif wallon pour financer le tram liégeois est possible et même souhaitable. "*Le seul argument déployé en faveur du PPP est relatif au respect des critères de Maastricht* (N.D.L.R. : critères que sont tenus de respecter les états membres de l'UE), *ce qui est plus que discutable*". Ainsi, selon le président de l'ASBL urbAgora, "*le PPP, c'est aussi une dette, qui est même plus dangereuse et plus opaque*". "*Au final, cela coûte même plus cher à la collectivité car les taux d'intérêt sont plus élevés et ça rend les pouvoirs publics dépendants du privé*", ajoute-t-il. De son côté, Philippe Henry estime que le recours au PPP pour un tel projet soumis à une telle échéance découle d'une obligation européenne. "*La Région wallonne ne peut tout de même pas s'endetter de 500 millions d'euros supplémentaires*", lance-t-il ainsi. Par ailleurs, il évoque le fait qu'il existe "*toutes sortes de PPP*", ce dernier ne constituant certes pas la panacée, et il insiste sur le fait que ce sont les pouvoirs publics qui gardent la main. "*Si le risque d'investissement est transféré au privé pour deux volets, la construction et la maintenance, l'exploitation reste dans le giron public*", précise le ministre Henry, lequel reconnaît tout de même "*une nécessaire rémunération financière du risque pris par le privé*".

3 Tracé : pour le ministre wallon en charge de la Mobilité, lequel souligne que le plus important est que le tram se fasse rapidement, "*le tracé est une chose mais ce qui importe est la réorganisation du réseau de transport en commun au sein de l'agglomération liégeoise*". Et alors qu'urbAgora en appelle à renoncer aux tronçons Sclessin-Jemeppe et Coronmeuse-Herstal, lui préférant une boucle en centre-ville liégeois, Philippe Henry affirme sa volonté de couvrir l'ensemble de l'agglomération. "*Si le tram se limite à Liège, on aura raté le coche*", juge-t-il ainsi. Il avance également des difficultés techniques pour justifier le fait que le tram ne suive pas, dans un premier temps en tout cas, le tracé actuel du bus 4, un argument aussi utilisé lorsqu'urbAgora propose un passage sur la rive droite de la Meuse non pas au niveau du pont Atlas, ce qui n'est pas encore sûr, mais bien en amont, histoire d'irriguer les quartiers d'Outremeuse et de Bressoux-Droixhe où pourrait être situé le dépôt. Pour François Schreuer, "*il faut desservir les quartiers et veiller à un maillage urbain*", ce à quoi le ministre répond que "*ce qui compte, ce n'est pas où le tram passe, c'est où il s'arrête*".

BRUNO DEVOGHEL

4 Intermodalité : enfin, une des critiques émises par urbAgora a trait à l'absence d'intermodalité. Et son président d'insister pour que le plan urbain de mobilité (PUM) soit enfin rendu public par le ministre Henry, et ce en dépit du fait qu'il contient la fameuse liaison CHB. "*Le PUM est un instrument remarquable qui doit permettre de structurer l'offre de transports en commun et qui doit sortir*". Le ministre Henry affirme quant à lui qu'il n'oublie pas le PUM dont le tram est un des projets phares. Autre grief d'urbAgora : le fait qu'outre le PUM, la SNCB est oubliée dans le cadre du projet. Or, le développement d'un réseau express liégeois, utilisant les lignes ferroviaires existantes, est à l'étude. Sur ce point, François Schreuer en appelle à ce que cesse enfin le "*dialogue de sourds entre la Ville et la SNCB*" et à ce que la Ville et la Région, via les deux leviers que sont le préfinancement des infrastructures et le droit de regard sur le plan d'investissements de la SNCB, se positionnent utilement sur ce dossier. Et ce car, enjoint-il, "*le tram ne doit pas être développé comme un concurrent du train*". "*Ce ne sera pas le cas car ces deux moyens de transport sont complémentaires*", affirme de son côté Philippe Henry, qui fait référence à une étude en cours et destinée à définir quelles seront les priorités wallonnes dans le cadre dudit plan d'investissements. "*Mais les besoins sont tels que Liège ne pourra pas tout obtenir*", prévient-il.

Bruno Boutsen

Retrouvez et commentez nos publications sur le tram sur :
urbagora.be/tram

Nous contacter

urbAgora asbl
(a) En Pierreuse 19-21
4000 Liège
(e) secretariat@urbagora.be
(w) http://urbagora.be