

Question d'actualité de M. de Wasseige à M. Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux, sur « la réorganisation de l'offre de mobilité en région liégeoise »

M. Olivier de Wasseige (Les Engagés). – Monsieur le Ministre, de fait, l'annonce de la réorganisation de l'offre de transports publics à Liège a suscité un vif émoi et soulevé de nombreuses questions que je vais vous relayer ici.

Pouvez-vous nous préciser le cadre juridique et le cadre budgétaire du dossier ? Un élément particulièrement important est de savoir quel est le contexte de la contractualisation qui n'aurait pas encore été faite avec Tram'Ardent par rapport à celle qui avait été faite avec le prestataire pour la construction, donc non pas avec l'exploitant.

Confirmez-vous que, contrairement à votre prédécesseur, la décision s'appuie sur un avis de l'AOT ?

Troisièmement, on parle aujourd'hui, de fait, d'une offre plus conséquente : plus d'habitants vont être concernés. Pouvez-vous nous donner des chiffres à ce sujet, notamment le coût par habitant ?

Quatrièmement, beaucoup de citoyens nous posent des questions par rapport aux travaux. Pouvez-vous nous rassurer par rapport à un éventuel allongement de la durée des travaux ?

Cinquièmement, plusieurs entreprises sont sous-traitantes du contractant principal et sont inquiètes par rapport à la situation. J'en ai rencontré une récemment, qui a, en plus déjà, investi dans du matériel pour être sous-traitant de la réalisation. Pouvez-vous nous rassurer en matière de dédommagement, d'indemnisation ? Avez-vous déjà pris des contacts à ce sujet avec les sous-traitants ?

M. le Président. – Merci, Monsieur de Wasseige, et félicitations, puisqu'il s'agit également de votre première intervention au sein de notre assemblée.

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Desquesnes. Vous avez 10 minutes pour répondre, mais il n'est pas obligatoire de toutes les utiliser.

M. François Desquesnes, Ministre du Territoire, des Infrastructures, de la Mobilité et des Pouvoirs locaux. – Mesdames et Messieurs les Députés, merci pour vos différentes questions. Je comprends l'émotion, l'émoi que ce dossier et la décision du Gouvernement suscitent légitimement, les questionnements auprès de la population de la grande métropole liégeoise et des autorités locales, et également, légitimement, de vous et de l'ensemble des acteurs concernés.

Peut-être faut-il quand même, sur quelques points, remettre les choses d'équerre et d'abord rappeler que, en 2025, le tram roulera à Liège sur 11,5 kilomètres. C'est un besoin qui était indispensable pour la métropole liégeoise, là où la densité d'habitation et de services est la plus importante.

Précisons aussi que ce tram est un investissement lourd et conséquent de la Région wallonne. Qu'il me soit permis, au travers de ma réponse, de saluer le travail de mes prédécesseurs, Carlo Di Antonio et Philippe Henry, qui ont permis que, en 2025, ce tram puisse rouler à Liège. Néanmoins, le coût budgétaire de cette opération est important : 1,175 milliard d'euros pour faire fonctionner ce tram, hors personnel, hors frais d'énergie, et cetera, jusqu'en 2052. C'est donc un investissement conséquent pour l'une des deux grandes métropoles de la Wallonie. Parce que quelquefois, on a un peu l'impression que le tram ne circulera pas ; il faut quand même ramener les choses droites.

Le deuxième élément, ce sont les conditions de gouvernance. J'ai entendu certains se gausser d'une motion que j'ai signée il y a presque un an – au mois de janvier, merci –, mais il ne vous échappera pas, chers collègues de l'opposition – j'y ai siégé pendant cinq ans –, que l'accès à l'information des parlementaires n'est pas le même que l'accès dont disposent les gouvernants. Cela amène à des enjeux de gouvernance.

Effectivement, le 15 juillet, mon prédécesseur me transmet le dossier du tram. Il me dit : « Sur le tram, il y a la médiation, pour 79 millions d'euros, il faut surveiller cela de près. Et il y a un autre volet qui concerne les extensions, pour lesquelles il reste un contrat à signer, mais il faut le faire vite et cela ne devrait pas poser de problème, tout est en ordre, tout va bien. » J'ai donc été un peu surpris, parce que le tram et les extensions du tram, c'est un tout. Pour les mettre en œuvre, il faut des travaux de voirie, des travaux d'aménagement public, mais aussi des travaux avec l'exploitation : les rames de tram, les conditions techniques, l'électromécanique et tout cela. J'ai constaté que mon prédécesseur avait estimé que les travaux pouvaient commencer en voirie, alors que l'autre partie du dossier n'était pas signée. Autrement dit, on s'engageait dans une voie de façon incertaine.

Toujours en question de gouvernance, j'ai demandé l'avis de mes services, de l'OTW. Que m'ont-ils dit ? C'est un dossier avec un risque énorme – je parle de la négociation de l'extension –, parce que c'est un autre mode de négociation que le partenariat public-privé, d'une part, et d'autre part, comme on doit travailler avec le même exploitant, Tram'Ardent, qui est donc en position unique de seul contractant possible ; position de force renforcée par la décision d'entamer les travaux. La position de négociation de l'OTW était donc très mauvaise, avec des risques clairement identifiés, y compris avec un impact sur la ligne principale. Cette analyse a été réalisée avec l'appui d'un cabinet d'avocats bien établi en place de Liège sur le plan juridique.

Puis, je me dis que le conseil du Gouvernement en la matière, c'est l'autorité de régulation. Dans le décret sur les transports publics en Wallonie, il y a une espèce de pendant ; on en a parlé tantôt à l'occasion des questions sur la ligne 82 du côté de La Louvière. Il y a, face au monopole qu'a l'OTW, une logique de régulateurs. C'est un cadre légal qui existe depuis des années. D'ailleurs, dès qu'il faut modifier une ligne, même quelquefois de façon provisoire, l'avis de l'AOT, l'Autorité organisatrice du transport logée au sein du SPW MI, qui offre une fonction de régulateur, doit être consulté. Pour les dossiers des extensions du tram de 5,5 kilomètres, dont le coût est

de 630 millions d'euros, y compris la redevance pour l'exploitation pendant 25 années, un avis a-t-il été sollicité à l'AOT ?

Je le sollicite et l'AOT me dit : « C'est la première fois que nous sommes sollicités sur ce dossier ». Comment comprendre, chers collègues, en termes de gouvernance, que, alors que, pour de petites modifications, l'autorité de régulation est citée, quand il s'agit d'une dépense d'investissement et de fonctionnement, de cinq kilomètres de tram, pour un coût budgétaire de 630 millions d'euros, l'avis de l'AOT ne soit pas sollicité ?

J'ai lu l'avis de l'AOT, maintenant, puisque je l'ai sollicité. L'avis de l'AOT dit que c'est un mauvais choix parce qu'il ne convient pas aux besoins. Par rapport à la situation, avec les collègues du Gouvernement, on a examiné les alternatives pour faire un choix positif, un choix gagnant pour Liège et sa métropole, qui le méritent. Le choix est celui de créer quelque chose qui soit adapté à ce que l'autorité de régulation nous dit.

En fonction de la fréquence actuelle, et même en tenant compte d'une augmentation double ou triple des fréquences actuelles, tant vers Herstal que vers Seraing, c'est une ligne de bus en site propre ou prioritaire qu'il faut mettre en place, ce qui permet :

- d'atteindre une vitesse commerciale équivalente à celle du tram ;
- trois fois plus de kilomètres de desserte, puisque l'on passe de cinq à 15 kilomètres ;
- de maintenir un investissement urbain fondamental, puisque non seulement sur les cinq kilomètres, mais également sur les 15 kilomètres cette fois-ci, est inclus, dans le budget décidé par

le Gouvernement wallon de 264 millions d'euros, une rénovation urbaine complète de façade à façade. Concernant ce dernier point, j'ai personnellement pris contact avec les quatre bourgmestres des communes concernées – car même si Herstal et Seraing sont les plus concernées, la Ville de Liège et la Commune de Saint-Nicolas le sont également – de façon à dire, très clairement, que ce qui va être fait ou ce qui peut être fait sur les voiries le sera dans le cadre d'un groupe de travail spécifique avec chaque commune. J'ai donné l'instruction à mes services pour que les premières réunions soient programmées dans les prochaines semaines avec les autorités communales.

Ce choix, plus efficace et meilleur pour la mobilité, correspond à un ratio coûts-bénéfices en termes de mobilité le meilleur possible et couvre davantage de populations, avec 37 000 habitants situés à moins de 500 mètres versus les 13 000 qui étaient prévus dans les 5,5 kilomètres des extensions du tram. À cela, il faut ajouter que nous aurons des bus électriques de même qualité environnementale que les trams.

Par ailleurs, j'ai eu l'occasion de rencontrer la CEO de la SNCB, qui m'a informé qu'il existait d'autres projets de mobilité, rive gauche et rive droite ; que des lignes ferroviaires existaient et que la SNCB avait la volonté de développer l'offre suburbaine des trains S.

Ce qui est important – et c'est mon job de ministre de la Mobilité –, c'est de faire converger l'ensemble des solutions avec le train, avec le tram à Liège, avec les lignes de bus en site propre et propriétaire, les radiales de busway, dont quatre sont prévues à l'horizon de l'année prochaine et de l'année suivante.

Telle est la solution de mobilité que nous devons mettre en place dans l'intérêt des Wallons et des Wallons, des Liégeois, des habitants de la métropole et de tous ceux qui vivent et qui travaillent à Liège.

Brièvement, sur le chantier, le choix du Gouvernement, à savoir des lignes de bus en site propre, colle évidemment avec le tracé partiel qui avait été déterminé pour les seuls cinq kilomètres de lignes de tram. Ici, on va partir sur 15 kilomètres en site propre. Sur les hauteurs de Seraing, on va aller jusqu'à Beauséjour. On passe dans des voiries communales. Là, ce seront des lignes prioritaires avec, par exemple, des feux qui se mettent au vert à l'approche des bus. Ces éléments-là, c'est un budget total de 264 millions d'euros, ce qui est une somme extrêmement importante.

Par ailleurs, je rappelle – on est ici au Parlement de Wallonie – que l'objectif du Gouvernement wallon est de développer la mobilité et l'intermodalité sur l'ensemble du territoire wallon. Les besoins, il y en a partout. Bien sûr, dans les grandes villes, mais aussi dans les moyennes et petites villes ainsi que dans les campagnes. Je vous remercie.

M. le Président. – La parole est à M. de Wasseige.

M. Olivier de Wasseige (Les Engagés). – Je constate que l'on va avoir une offre de qualité pour plus de citoyens. Le chiffre est quand même de 2,5 fois plus de citoyens, notamment sur la rive droite, du côté de Seraing, qui auront accès à ces transports, ce qu'ils n'auraient pas eu auparavant.

C'est aussi, en termes de gouvernance, le fait d'avoir quand même consulté l'AOT et surtout de ne pas avoir contractualisé tant que l'on n'avait pas d'avis de l'exploitant et de négociations avec l'exploitant. C'est de la bonne gouvernance.

C'est aussi une réorientation intelligente de l'argent public, puisque l'on diminue le coût par habitant d'un facteur impressionnant, tout en s'inscrivant dans une transition environnementale, en mettant plus de transports en commun pour plus de personnes, et ce, de manière continue.