

## ■ Urbanisme | Guillemins

## “Je ne crois pas à la tour en l'état”

► Dixit la députée écolo Veronica Cremasco au sujet du projet des Finances.

La “Gazette de Liège” écrivait il y a une semaine (voir notre édition du 22/09) : le quartier des Guillemins, en voie de réaménagement, semble désormais en mouvement puisque les travaux de la place devant mener à terme à une vaste esplanade s'étendant jusqu'à la Meuse sont entrés dans une première phase. Si l'on peut se réjouir de ce que les choses bougent enfin dans le quartier, deux grandes incertitudes subsistent toujours, dont l'une concerne le devenir du projet de nouvelle tour des Finances. Le moins que l'on puisse écrire est que ce projet porté par Fedimmo (filiale de la Sicafi Befimmo), soit pour rappel le seul candidat en lice à l'époque lors de l'attribution du marché public, ne fait pas que des heureux. Parmi les opposants de longue date – et même depuis l'origine – à ce projet de tour des Finances, on retrouve la députée wallonne et ancienne conseillère communale Veronica Cremasco (Ecolo).

Si elle se réjouit que de plus en plus de voix s'élèvent, en “on” comme en “off”, contre ce projet d'ampleur jugé inadapté (on peut notamment évoquer la SNCB-Holding), la députée écolo dit ne pas s'accommoder des

“zones d'ombre” et du “parfum de scandale” autour de ce projet. Et ce ne sont pas les soupçons sur la méga-tour (sa hauteur, notamment, a fait débat) que “La Libre” a récemment (re) mis à jour (voir notre édition du 13/09), qui sont de nature à la rassurer, que du contraire. Veronica Cremasco réclame d'ailleurs qu'une enquête judiciaire puisse être menée et que toute la lumière soit ainsi faite sur ces soupçons existants. En outre, elle relève “un problème en ce qui concerne l'utilisation des deniers publics” relativement à l'opération financière réalisée à l'époque entre la Régie des bâtiments et Fedimmo.

Mais ce qui met la députée écolo en colère, c'est, dit-elle, l'absence de préoccupations d'ordres architectural et énergétique. Et d'insister sur le fait que selon elle, “la rénovation de la tour Dedoyard (NDLR : soit le bâtiment actuel) en lui adjoignant des nouveaux bâtiments aurait un coût énergétique nettement moindre que ce qui est proposé”. “A Bruxelles, et notamment rue de la Loi, les bâtiments doivent avoir un caractère passif mais pas à Liège”, soupire Veronica Cremasco, pour qui “c'est à la Ville d'imposer ses conditions et sa vision de ce que doit être la future tour des Finances”. Elle dit ne pas croire que la tour telle qu'imaginée par Fedimmo se fera et en appelle à un concours d'architecture et à relancer un marché public.

Bruno Boutsen

## ■ Drogue | Frontière

## Les Belges contre Maastricht

Un avocat néerlandais prépare une procédure pour combattre, au nom des communes belges de Blegny, Visé, Fourons, Riemst et Lanaken, le plan drogue de la Ville de Maastricht. Ce dernier prévoit notamment le déménagement des coffee-shops pour les drogues douces du centre-ville vers la région frontalière, ce qui fait craindre aux Belges une arrivée massive de touristes de la drogue.

Les cinq communes concernées ont chargé un avocat d'étudier le dossier à la suite de l'approbation du plan drogue, plus tôt cette semaine, par le Conseil communal de Maastricht. “Nous allons effectivement tenter une action en justice pour combattre ce plan, a indiqué le bourgmestre de Riemst, Mark Vos. Il y a quelques années, cela nous avait déjà réussi, mais visiblement Maastricht s'obstine.” Les bourgmestres craignent non seulement l'arrivée massive de touristes de la drogue, mais également d'autres formes de criminalité. “Dans le plan, on trouve aussi l'installation d'un réseau de caméras le long de l'autoroute A2, selon M. Vos. D'après notre expérience, nous pensons que les trafiquants de drogue et les autres criminels chercheront à emprunter d'autres chemins de fuite, passant peut-être par nos communes.”

Les maieurs regrettent en outre que Maastricht n'ait pas opté pour l'introduction d'un “passeport cannabis” (wietpas). “Ce système d'identification autorise seulement les personnes habitant dans la région à acheter de la drogue dans les coffee-shops, a expliqué M. Vos. Cela permet de tenir à distance les étrangers qui ne possèdent pas de “pass”. Pour nous, c'était la seconde alternative, après la fermeture complète des coffee-shops.” (Belga)

## ■ Meuse | Navigation

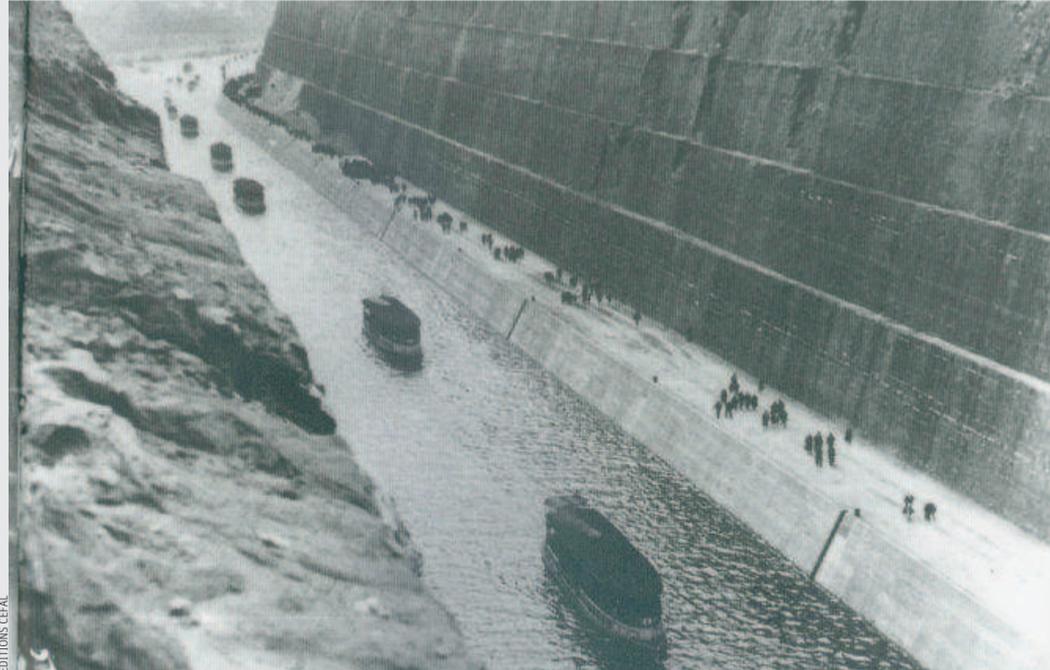
## Un port à Liège ? Quelle idée !

► Le Pal fêtera ses 75 ans dans quelques mois.

► Son ancien directeur général Robert Planchar relate sa saga et regrette sa perte d'autonomie.

Il fallait être un doux rêveur, un visionnaire ou les deux à la fois pour croire, dans les années '20 et '30 du siècle dernier, que Liège puisse être un jour dotée du troisième port intérieur européen, devant le port rhénan de Duisbourg et celui de Paris, et qu'il ne soit même pas inimaginable de passer un jour en tête du tiercé. Il y aura 75 ans l'an prochain que cet incroyable pari fut osé. Le directeur général honoraire du Port autonome de Liège (Pal) Robert-Armand Planchar est remonté aux origines de l'aventure.

Le résultat est un livre de dimensions modestes mais de belle facture. En 34 pages illustrées, celui qui est aussi chargé de cours honoraire à l'ULg et à HEC Liège, fait ressortir le rôle des trois pionniers que furent Alexandre Delmer, Georges Truffaut et François Driesen, l'ingénieur qui eut l'idée du canal Albert et d'un port sur l'île Monsin surhaussée, l'homme politique qui



Une entaille de 85 m de profondeur et 35 m de

large, sur 1,5 km environ, réalisée avec des moyens qui paraissent aujourd'hui dérisoires.

lutta pour le développement d'un organe maritime liégeois autonome et le fils d'éclusier limbourgeois qui devint le premier directeur du Port. D'autres

historiens traceront plus tard le bilan des succès : Robert Planchar ne pouvait pas parler de lui-même.

“Au moment où j'ai quitté la direction, explique-t-il, j'avais promis à mon successeur Marie-Dominique Simonet de rédiger un livre sur les origines du Port. Les circonstances de la vie m'ont empêché de donner suite rapidement”. Les recherches dans les archives ont été laborieuses mais fructueuses, en sachant évidemment, mieux que personne, ce qu'on peut dire... et ne pas dire. Clairement, il s'agit d'une histoire d'entreprise “autorisée”. Pas de secrets croustillants à y chercher, donc. Les faits avérés n'en sont pas moins éloquentes sur ce véritable parcours du combattant dont le Pal devait naître, le 27 juin 1937. “La décision historique a été prise le 16 juillet 1936, raconte l'auteur. Georges Truffaut a réussi à convaincre le landerneau politique liégeois, mais cela n'a pas été facile. Il y a 40 ans, j'ai encore connu des personnalités influentes du milieu politique qui pensaient que le Port ne servait pas à grand-chose”.

Sur le terrain, c'est à la résistance des éléments que les concepteurs durent se confronter. Les travaux de la tranchée de Caster entre Meuse et Geer, d'une durée de quatre ans avec des moyens techniques qui paraissent aujourd'hui dérisoires, constituent un épisode quasi épique. “Sur un kilomètre et demi environ, écrit Robert Planchar, une entaille de 85 mètres de profondeur et de 35 mètres de large au plan d'eau marquait dorénavant la cartographie du bassin scaldéo-mosan, désormais unifié en un delta mettant un bras de la Meuse à Anvers et l'autre à Rotterdam”.

Au regard d'une telle performance, on ne citera que pour l'anecdote la campagne menée en 1938 par l'Association wallonne du personnel de l'Etat et relayée par certains journaux, à la suite de l'arrivée de François Driesen aux hautes fonctions, “contre la nomination d'un Flamand à la tête d'un organe liégeois, créant scandale dans la population liégeoise”!

Quant à l'évolution récente, l'ancien directeur général du Pal se laisse quand même aller à un regret : “Nous avons obtenu grâce à Georges Truffaut que le Port soit un organisme liégeois. Malheureusement, cette autonomie et cette indépendance du Port et de son directeur général ont été depuis 1988 grignotées par la Région wallonne”. Mais cela, c'est “off the record”, bien entendu !

P.V.  
→ Robert-Armand Planchar, “75<sup>e</sup> anniversaire du Port autonome de Liège. Un canal et trois hommes (1936-2011)”, 34 pp., éd. Cefal, 9,50 euros.

## ■ Propreté publique | Verviers

## Des poubelles alternatives ?

► La Cité lainière pense à utiliser les sacs de courses des grandes surfaces.

Il suffit de jeter un œil sur la carte de l'intercommunale Intradel, qui gère les poubelles de 72 communes en province de Liège, pour se rendre compte que l'arrondissement de Verviers n'est que peu concerné par la nouvelle collecte des déchets (lire ci-contre). Et pourtant, on le sait, les contacts sont réguliers entre les communes et Intradel, notamment à Verviers, chef-lieu de l'arrondissement. Dans la Cité lainière, si on n'envisage rien de précis pour l'instant, le nouvel échevin en charge de la Propreté publique, Maxime Degey (MR), évoque pourtant deux réflexions en cours, qui modifieraient complètement la collecte actuelle.

1 La première piste, la moins aboutie, consiste à tenter d'introduire progressivement le conteneur à puce. Mais plutôt que de donner la possibilité aux citoyens de s'essayer à la collecte des organiques (comme à Liège), il s'agirait de l'introduire via le conteneur collectif dans les habitats verticaux. Pourquoi pas en commençant par les logements sociaux ? Le système individuel fait craindre les tricheries à Verviers et l'utilisation du conteneur du voisin. Le collectif, avec ouverture sécurisée, pourrait être plus convaincant.

2 Quant à la deuxième piste, elle concerne plus directement les dépôts d'immondices... “Cela part d'un constat simple, explique Maxime Degey, dans les dépôts sauvages, on trouve souvent des sacs de course de grandes surfaces”... remplis de crasses bien sûr. Pour-

quoi ? “Certaines personnes n'ont pas de budget pour acheter des sacs.” D'où l'idée d'utiliser les sacs de grandes surfaces en guise de sacs poubelles. Certes, l'idée est étrange mais l'échevin assure que rien n'est fait. Et que, bien sûr, “il faut voir si c'est envisageable, notamment avec ces grandes surfaces”.

Mercredi, une rencontre était organisée entre Intradel et les responsables verviétois.

Marc Bechet

## Épinglé

## Trop peu de communes

Adhésions Le principe des conteneurs à puce est simple, il consiste à utiliser deux conteneurs munis d'une puce électronique, un pour les déchets organiques, l'autre pour le résiduel. Grâce à la puce, le système permet d'évaluer au gramme près le poids des déchets produits. Et chacun de payer en fonction du poids de ses débris dès lors. C'est le principe du pollueur-payeur. Selon les dernières statistiques, dans les communes qui ont adopté le nouveau système, la moyenne de kilos par an et par habitant est passée de 163 kilos à 120 (dont 40 d'organiques traités). Les chiffres sont convaincants ! Dans l'arrondissement de Verviers, seules les communes de Herve et de Spa se sont engagées, respectivement en 2009 et 2010... Quid en 2012 ? Rien.

L'objectif d'Intradel est pourtant d'atteindre 25.000 tonnes de déchets traités au minimum. C'est une condition pour la mise en marche d'une usine de biométhanisation. Avec un peu plus de 30 communes, Intradel atteint presque 12.000 tonnes. M. Be.



On trouve souvent des sacs de grandes surfaces dans les dépôts sauvages.