

des travaux publics, *et cætera*. En quelque sorte, à mes yeux, cela va être la véritable discussion à résoudre — et je souhaite vraiment appuyer la politique du ministre espérant que ce que j'exprime comme crainte n'aura jamais lieu -, ou alors on risquera d'être devant un souhait exprimé par la Région wallonne qu'on ne pourra pas matérialiser parce qu'on manque de moyens en tant que région pour avoir le poids nécessaire qui pèsera dans la discussion sur le programme d'investissement SNCB.

Mme la Présidente. – La parole est à Mme Cremasco.

Mme Cremasco (Écolo). – Je voudrais remercier M. le Ministre et M. Nicaise pour leur réponse fouillée et détachée, en particulier sur la dorsale wallonne. Je dois dire que vous me faites un peu rêver. J'imagine le «truc» cadencé. Nous sommes ici plusieurs utilisateurs. Vous l'avez mis en évidence, c'est une dorsale extrêmement structurante et je trouve que les réseaux urbains — ce n'est pas pour revenir sur Liège -, s'ils sont mis dans les priorités, c'est parce que le réseau ferré existant s'y prête bien ou, en tout cas, l'investissement pourrait être relativement faible dans la version minimale comme dans la version maximale pour arriver à quelque chose de vraiment très pertinent, complémentaire avec le tram.

Je vais complètement dans la direction que vous venez de donner, où le tram est un outil de desserte fine qui peut être lié à un outil de transport en commun qui est un petit peu plus lourd, c'est-à-dire le rail. Ce doit être évidemment hiérarchisé. Surtout, je me dis que Liège est très certainement le précurseur de ceux qui vont suivre puisque je l'appelle de mes vœux. J'espère qu'on pourra avoir des réseaux express autour des autres villes wallonnes. Je voulais juste faire cette petite parenthèse sur les réseaux express urbains et sur la dorsale et vous remercier.

Mme la Présidente. – La parole est à M. Desgain.

M. Desgain (Écolo). – Je pense que la SNCB, qui est toujours fédérale, a besoin d'un réseau qui marche bien et, pour moi, à terme, d'un plan de déploiement parce qu'elle devra faire face à la poursuite de l'augmentation de la fréquentation dans les années qui viennent. On voit aujourd'hui les limites auxquelles elle est arrivée par rapport à cette question-là. Les voyageurs le vivent tous les jours. Ce n'est pas uniquement le retard dans des plans d'investissements des années '80 et '90 qui fait qu'il y a des difficultés à la SNCB aujourd'hui, c'est aussi lié à l'augmentation de la fréquentation. Donc, pour moi, l'étude qui est faite ici va nous permettre, au niveau de la Wallonie, d'argumenter au niveau de la SNCB pour développer une vision du rail qui ne soit pas uniquement d'un côté de la frontière linguistique, mais qui soit une vision du rail qui se

développe des deux côtés de la frontière, autant sur la partie flamande du pays que sur la partie francophone. Je trouve donc important que l'on ait des arguments à faire valoir par rapport à cela. C'est d'abord pour nous préparer à un enjeu qui est un enjeu fédéral. M. Stoffels semblait dire que c'était d'abord une question de financement régional, pour moi, c'est d'abord une question de...

M. Stoffels (PS). – J'ai dit que si on veut peser sur la discussion fédérale, il va falloir mettre des moyens sur la table, autrement on ne pèsera pas !

M. Desgain (Écolo). – Effectivement, c'est un des arguments qui jouera. Mais je pense aussi que, pour une fois, disposer du côté de la Wallonie d'une étude qui permet d'argumenter, comment va évoluer l'offre, comment on peut y répondre de la façon la plus efficace et en pointant, en disposant d'un outil d'analyse pour voir quels sont les investissements à réaliser en priorité par rapport à un nouvel objectif d'exploitation du réseau, c'est quelque chose de nouveau et cela va aider la Wallonie pour faire valoir son point de vue. Je pense que c'est vraiment le grand avantage de ce document, dont je me réjouis encore une fois de l'existence.

Mme la Présidente. – Plus personne ne demandant la parole dans la discussion générale, je la déclare close.

J'en profite pour remercier encore une fois M. Nicaise pour sa présentation et toutes ses explications.

Confiance au rapporteur

Mme la Présidente. – La confiance est accordée au rapporteur pour l'élaboration du rapport.

INTERPELLATION ET QUESTIONS ORALES

QUESTION ORALE
DE MME SIMONIS À M. HENRY,
MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE
L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE
LA MOBILITÉ,
SUR
« LE TRAM À LIÈGE »

QUESTION ORALE
DE MME CREMASCO À M. HENRY,
MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE
L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE
LA MOBILITÉ,
SUR
« LE TRAM À LIÈGE »

Mme la Présidente. – L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Simonis à M. Henry,

Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le tram à Liège » et la question orale de Mme Cremasco à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le tram à Liège ».

La parole est à Mme Simonis pour poser sa question.

Mme Simonis (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, je voudrais d'abord rappeler quelques éléments et permettre éventuellement à M. le Ministre, si je n'ai pas les bonnes informations, de rectifier dans la réponse qu'il voudra bien me donner. En tout cas, en octobre 2011, le comité exécutif pour le retour du tram à Liège s'est mis d'accord pour proposer un projet de tracé de ce tram. C'est ce tracé qui a alors été retenu par la SRWT ainsi que par votre cabinet, je pense, projet qui aurait dû être approuvé par le Gouvernement wallon jeudi dernier.

Le choix du tracé, faut-il le rappeler, repose essentiellement sur l'étude de la SRWT qui, contrairement à celle de l'ASBL urbAgora, se base sur une approche qui dit plutôt: mais où se déplacent les gens? Où vont les gens? Alors que celle d'urbAgora soutient plutôt une thèse de: où sont les gens? Où vivent-ils? Il est vrai que, les derniers jours, cette ASBL s'est beaucoup exprimée dans la presse — les parlementaires aussi d'ailleurs se sont exprimés et c'est bien logique —, considérant aujourd'hui que le tracé qui est normalement sur la table n'est plus le tracé optimal puisqu'il ne desservirait pas assez de logements et de commerces.

De cela, découle une série de questions car il me semble que revenir aujourd'hui sur ce tracé d'une manière aussi importante, c'est sans doute remettre en question l'objectif de 2017 sur lequel vous vous étiez d'ailleurs exprimé en 2010 en disant: « pour le projet de tram, si nous voulons réussir le rendez-vous de 2017, il n'y a pas une minute à perdre ».

J'avais, Monsieur le Ministre, une série de questions claires juste pour savoir où nous en sommes à ce jour. D'une part, je voudrais connaître votre sentiment sur le tracé et aussi que vous puissiez nous informer que le point sera réinscrit la semaine prochaine ou cette semaine au gouvernement. J'ai lu, dans la presse, qu'il s'agissait d'un retard de dossier et d'un *timing* de gouvernement qui n'avait pas permis d'aborder ce point-là. Je voudrais en avoir la certitude aujourd'hui.

Ne pensez-vous pas que ce tracé pourrait, dès à présent, et même s'il y a un certain nombre de questions d'aménagement qui se posent, être adopté éventuellement en chargeant la SRWT pour les éléments qui restent en questionnement de réaliser une mini-étude qui ne prendrait ni retard et qui n'engendrerait pas non plus un coût supplémentaire?

Il me semble qu'il y a trois lieux essentiels, qui sont d'ailleurs pour la plupart liégeois: les Guillemins, la rue Feronstrée et Herstal. Pour ces trois aspects, on pourrait éventuellement demander un complément d'information. Mais j'insiste pour dire que l'on peut aussi dès à présent acter un accord.

Monsieur le Ministre, il est vrai que nous débattons dans différents lieux pour faire en sorte d'envisager une complémentarité au projet liégeois. Il y a à la fois la partie Herstal, au-delà de Liège, et à la fois la partie Seraing et Flémalle. J'ai écouté attentivement ce qui vient d'être dit par M. Nicaise, c'était extrêmement intéressant. Il a mis en évidence le fait que cette ligne 125A pouvait non seulement être réactivée assez rapidement avec des investissements qui n'étaient pas monstrueux, ce qui veut dire que, sur la rive droite de la Meuse — et moi je l'espère sans faire du sous-localisme —, jusque Flémalle et Ivoz-Ramet bien sûr, que cette ligne pourrait être réactivée assez vite. Ce qui veut dire que, sur la rive droite de la Meuse, on aurait une solution assez correcte qui permettrait de regagner le centre de la ville dans un délai très court.

Sur la rive gauche, à partir du moment où on accepte le tracé tel qu'envisagé, il y a la gare de Jemeppe, qui est la gare dite multimodale, et il y a, côté rive gauche à Flémalle, une autre gare, celle de la dorsale wallonne que vous avez exprimée tout à l'heure. Il me semble qu'avec peut-être un peu plus de lignes mais aussi avec un travail avec le TEC, on pourrait tout à fait, en venant de Flémalle ou d'Engis, revenir vers la gare de Jemeppe qui serait desservie par le tram.

Je voudrais avoir votre sentiment sur la ligne 125A, mais en sachant que Monsieur a répondu et que j'imagine que vous partagez un certain nombre des conclusions qu'il tire.

Quel est à ce stade votre calendrier, en sachant que, dans l'état actuel de la législation, de notre droit wallon, le permis pour le tram à Liège devrait être ratifié par notre parlement *via* le décret DAR? Avez-vous l'une ou l'autre chose à nous dire en matière de financement des travaux, toujours en poursuivant l'objectif qui n'est pas une fin en soi, mais quand même un événement important de 2017?

(M. Bayet, Vice-Président, prend place au fauteuil présidentiel)

M. le Président. – La parole est à Mme Cremasco pour poser sa question.

Mme Cremasco (Écolo). – Je voudrais d'abord insister sur l'importance du dossier. On a l'impression de faire un débat liégeois-liégeois mais il n'en est rien, parce que ce sera le premier d'une longue série d'une vraie transition de la mobilité et d'une mobilité alternative, d'une alternative à la voiture. Pour moi, le tram, c'est vraiment la desserte

fine qui arrive jusqu'au cœur des villes et qui est bien entendu complémentaire au réseau ferré et autour des villes. Cette complémentarité entre le tram et le rail est essentielle, sachant que, en tout cas dans mon chef, ils n'ont pas du tout la même vocation d'irrigation. Ce sont deux moyens de transport en commun qui doivent changer et métamorphoser. C'est une révolution des moyens de transport en ville. Je me réjouis de ce dossier, d'aller vers ce moyen de transport qui est confort, moderne, qui respecte l'environnement, qui va être une amélioration du cadre de vie en ville.

C'est vraiment un investissement substantiel et c'est pour cela, Monsieur le Président, que ce n'est en rien liégeois-liégeois. La hauteur de l'investissement fait en sorte que nous sommes tous concernés. Quand on dit «liégeois-liégeois», je ne sais pas si tous mes collègues ici perçoivent bien ce projet porté par M. le Ministre. Non seulement, il passe dans le centre de Liège — et donc ce tronçon-là est dit le «tronçon central» -, puis, il vient relier deux pôles qui sont pour moi majeurs et importants, en tout cas l'étape de leur connexion au centre ville de Liège est majeur: c'est Herstal et Seraing. Ce sont certainement des noms qui vous évoquent quelque chose. Seraing, on ne peut pas le louper au vu des événements et des débats qu'on a pu avoir, et au-delà de cela la problématique annoncée d'Arcelor Mittal. Et Herstal non plus, pour d'autres raisons.

C'est aussi un projet qui, en tout cas pour moi, est emblématique en termes de construction d'une agglomération urbaine, d'une vraie agglomération multipôles qui se construit. C'est la première étape, une étape réellement tangible. J'ai envie de dire «il faut voir comment Seraing peut en avoir besoin ou Herstal, et Liège aussi». C'est aussi l'enjeu que les habitants d'Herstal et Seraing puissent venir à Liège, mais c'est aussi dans l'autre sens, que les Liégeois puissent aller à Herstal et à Seraing facilement et de façon agréable, et que le tout soit interconnecté.

Il y a aussi un enjeu propre à la ville de Seraing et à la ville d'Herstal. Monsieur le Ministre, continuez-vous à porter le message clair de dire que le tracé doit absolument dépasser le centre ville de Liège et venir connecter cette agglomération dans une première étape? Je pense que ce message-là est clair. Maintenant, par rapport à l'affinage que Mme Simonis proposait « comment peut-on affiner certains débats qui se posent aujourd'hui sur les bouts de ligne sans remettre en rien les délais en question ? » Ce sont des choses qui peuvent certainement être faites en parallèle. Il ya beaucoup de questions qui se posent. On a cité urbAgora, mais il y a eu des signataires d'une carte blanche, il y a des gens là-dedans qui se positionnent. Je pense que l'on doit s'ouvrir et très certainement trouver des réponses, apporter des éléments.

Je sais, Monsieur le Ministre, que vous avez des études, que vous pouvez avancer et que vous avez

aussi des réponses à soumettre. Allez-vous recevoir ces gens, construire une solution avec eux, quitte à remettre certains tronçons, sans remettre les délais en question et les délais du projet, et certainement pas son bon aboutissement.

Pour revenir sur le tronçon central qui ne concerne que Liège, et notamment cette échéance de Liège 2017 entre Sclessin et Coronmeuse, en tant que parlementaire wallon, l'investissement est difficilement contestable. C'est quand même le tronçon qui est le plus chargé de Wallonie, il y a l'enjeu de l'expo «Liège 2017», le stade de Sclessin, Liège Guillemins. Le tracé connecte beaucoup d'enjeux même si, très certainement, une construction peut être affinée, que les différents porteurs d'une analyse doivent être entendus, que les différents paramètres des uns et des autres doivent être confrontés pour améliorer le tracé, s'il le faut. Ce que je veux dire, c'est que ce tronçon central est le plus chargé de Wallonie. Il faut faire quelque chose globalement.

Qui plus est, la Meuse est franchie dans le dernier tracé que j'ai découvert pour connecter cette gare de Bressoux et le quartier populaire de Droixhe, cité de logements très importante. Ma question concerne ce tracé particulier Sclessin-Coronmeuse et la répartition des différents budgets. Dans les différents budgets annoncés de 500 millions d'euros, pouvez-vous détailler, même globalement, les différents postes qui sont affectés à cette dépense?

Je reviendrai sur la participation citoyenne pour savoir comment vous envisagez d'inclure toutes ces idées, tous ces acteurs qui ont posé des questions et apporté des réponses.

Enfin, pouvez-vous resituer, dans l'ensemble du processus de décision, ce premier projet posé sur la table du gouvernement par rapport à un échéancier?

M. le Président. – La parole est à M. le Ministre Henry.

M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. – Merci, Mesdames les Députées, pour vos interventions. L'approbation du tracé par le gouvernement est évidemment une étape importante, puisqu'elle permet aux bureaux d'études de poursuivre leur travail en vue de définir l'avant-projet qui fera l'objet de l'étude d'incidences. Ce point sera discuté au gouvernement de cette semaine, Madame Simonis. Effectivement, cela n'a pas pu se faire la semaine dernière parce que c'était le point 43 et l'ordre du jour a été arrêté au point 15 par faute de temps, ce sont des choses qui arrivent, il n'y a pas un problème de blocage de quoi que ce soit, la discussion a été reportée à cette semaine et aura donc lieu jeudi.

Le processus d'étude d'incidences démarrera mi-2012. À l'issue de l'étude d'incidences, qui comprendra bien entendu un dispositif poussé de consultations tel que prévu par la loi, l'avant-projet sera alors retravaillé en vue de déposer un projet qui fera l'objet d'une demande de permis unique pour l'ensemble du tracé, je vous le rappelle, puisque c'est une méthode tout à fait particulière, un schéma tout à fait particulier lié au partenariat public-privé.

Bien sûr, cette procédure d'instruction de la demande de permis unique fera, elle aussi, l'objet d'une enquête publique.

L'octroi du permis unique est prévu en 2013. Le parlement sera appelé à se pencher sur le permis, selon la législation, dans les 45 jours qui suivent l'octroi du permis.

En parallèle, le cahier des charges destiné à conclure le partenariat public-privé sera progressivement monté, avec des ultimes adaptations en fonction des conditions d'octroi du permis unique d'une manière telle que l'attribution du marché puisse être faite mi-2014, pour démarrer les travaux et commander le matériel roulant, puisque, comme vous le savez, l'échéance de 2017 est très serrée et que, d'ici là, il faut avoir fini les travaux, réalisé les périodes d'essai et mis en service commercialement l'axe 1 du tram pour juin 2017.

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le signaler, ces délais sont très contraignants, mais je suis tout à fait confiant dans la volonté de l'ensemble des acteurs impliqués, et notamment de la mobilisation des acteurs liégeois autour du projet de candidature à l'exposition internationale Liège 2017, de respecter ces échéances et de tout faire pour finalement saisir cette opportunité tout à fait exceptionnelle de calendrier et de décision d'investissement.

Je voudrais lever une ambiguïté sur ce que l'on a pu désigner, dans les textes écrits des questions, parce que je ne sais pas si cela a été révoqué oralement, par «opérateur privé»; le rôle du futur partenaire privé ne sera pas de faire rouler les trams, mais de les mettre à disposition du TEC dont les agents en assureront la conduite, soit un montage DBFM, ce qui signifie que le partenaire privé s'implique à quatre niveaux :

- le design — sur base très contraignante du cahier des charges qui sera évidemment guidé par l'infrastructure telle que fixée par le permis unique;
- la construction — l'infrastructure ferrée, le dépôt, la fourniture du matériel roulant;
- le financement — le prestataire préfinance, en échange d'annuités de remboursement qui seront versées par la région durant la durée du contrat, c'est-à-dire, seulement à partir de la mise en circulation du tram;
- la maintenance — le partenaire met à disposition de l'exploitant, c'est-à-dire du

TEC, le matériel et l'infrastructure en parfait état de marche durant les 27 années qui suivent, puisque cela porte sur 30 ans au total, travaux compris.

Outre qu'il est le seul moyen de financer ce projet essentiel en respectant les normes d'endettement de la région, ce montage présente l'avantage de reporter sur le partenaire privé les différents risques et nous donne d'ailleurs peut-être une meilleure garantie à la fois de respect du budget, de l'enveloppe budgétaire et du respect du calendrier, puisqu'il y a une pénalisation financière pour le partenaire privé s'il est défaillant. Il y a alors un impact sur la redevance appliquée dans les années suivantes. Le partenaire a tout intérêt à produire un travail de qualité.

Pour la région, un autre avantage est de connaître avec précision le montant des redevances à dégager tout au long du contrat.

Je le rappelle, l'exploitation reste dans les mains du TEC puisque le but est une parfaite insertion de l'offre tram dans l'offre globale TEC, y compris au plan tarifaire.

L'intéressement du partenaire privé n'est donc nullement lié aux recettes de trafic, c'est un autre élément qu'il est important de souligner, mais à la qualité du service qu'il rend au TEC et donc, au fait qu'il puisse fournir au moment requis le matériel roulant opérationnel nécessaire.

Concernant le coût du projet, comme vous le savez, une enveloppe d'investissement de 500 millions d'euros est réservée depuis 2008 en vue de ce projet.

Le coût «tout compris» du tracé, tel qu'approuvé par le gouvernement précédemment, mais devant être précisé maintenant dans les différentes variantes qui restent, probablement cette semaine, est estimé aujourd'hui à 484 millions d'euros tout compris, c'est-à-dire l'infrastructure, les réaménagements de surface ou de carrefours liés au tracé, le matériel roulant, le dépôt, la réalisation de cinq parcs-relais à Basse-Campagne, Bressoux, le Standard, Tilleur et Jemeppe.

Ce coût comprend l'achat d'un nombre de trams qui ne seront peut-être pas nécessaires dans les premières années, mais que le succès prévisible de la ligne rendra nécessaires après quelques années afin d'augmenter les fréquences.

Pour être tout à fait précis, deux postes ne sont pas encore inclus dans ce budget, parce que leur coût n'est pas encore évalué: le coût d'un éventuel système demandé par l'autorité liégeoise permettant, sur des tronçons en centre ville, de ne pas devoir mettre en place de caténaire aérienne et, par ailleurs, le coût d'un raccordement entre l'autoroute E25 au parc-relais prévu au terminus de Droixhe.

On voit donc que le budget d'investissement de 500 millions d'euros est tout à fait respecté avec ce calcul budgétaire détaillé.

Pour ce qui concerne les modalités de choix du tracé, les comptages entrepris en 2007 sur les axes principaux du réseau urbain de Liège dans le cadre d'une étude «transport structurant» commandée par le gouvernement a montré les tendances suivantes :

- sur l'axe de fond de vallée en rive gauche, 33 000 voyages par jour au point le plus chargé, au centre-ville ;
- sur l'axe de fond de vallée en rive droite, soit le tronçon de la ligne 4, 4 000 voyages par jour au point le plus chargé ;
- sur l'axe vers Ans, 18 500 voyages par jour au point le plus chargé — mais ce point est très proche du centre ville — et 8 500 voyages par jour à Ans ;
- sur l'axe Fragnée-Sart-Tilman, 12 000 voyages par jour ;
- l'axe vers Robermont, 10 000 voyages par jour au point le plus chargé ;
6 000 à Bois-de-Breux ;
- sur l'axe vers Bressoux, 10 000 voyages par jour ;
- sur l'axe Seraing-Sclessin, 6 500 voyages par jour ;
- sur l'axe Coronmeuse-Herstal, 8 500 voyages par jour.

Il me paraît intéressant de disposer de ces différents chiffres par rapport au choix de tracés qui sont proposés.

La manière dont les Liégeois utilisent les transports en commun est simple: ils passent en rive gauche et se rabattent sur le tronçon de l'hyper-centre, avec ses hyper-fréquences. La demande de voyages en rive droite, en particulier sur le tronçon central, c'est notamment la discussion qui a pu avoir lieu en termes de boucles centrales, est donc loin de justifier l'investissement lourd d'un axe de tram.

Par contre, sur l'axe de vallée en rive gauche, l'autobus arrive aux limites de ses capacités puisqu'à l'heure la plus chargée, on observait en 2007 plus de 3 500 voyages par heure. C'est donc la raison pour laquelle la création d'un axe 1 du tram en rive gauche s'est imposée, puisque seul le tram permet d'offrir une capacité adaptée à cette demande.

Dès les premières décisions opérationnelles du gouvernement, le tram à Liège est intégré dans un ensemble plus vaste, incluant la refonte de l'ensemble de l'offre de transport en commun: le projet, dès son origine, est pensé comme un projet structurant toute l'agglomération liégeoise, largement au-delà de l'axe 1 du tram.

Le tracé s'est d'ailleurs construit par étape. Nous sommes effectivement à une étape supplémentaire

au gouvernement. Le 24 mars 2010, le gouvernement s'est déjà prononcé sur ce que l'on pourrait appeler un «corridor» de Basse-Campagne» (c'est-à-dire Herstal à Jemeppe (sur Seraing)) en passant par les Guillemins et Saint-Lambert. Ce «corridor», nous l'avons détaillé suite à une large concertation organisée l'année dernière, c'est-à-dire que nous avons consulté les conseillers communaux des communes concernées dans l'agglomération. Nous avons également rencontré le TEC Liège-Verviers, les Commissions consultatives communales d'aménagement du territoire et de mobilité (CCATM), les associations concernées — dont celles actives dans le domaine de l'environnement et de l'urbanisme —, des représentants des commerçants et de la société civile organisée lors des «ateliers urbains». Et nous avons également permis, par un soutien financier conséquent, l'organisation par la plate-forme associative «TramLiège.be» d'un forum «Faire du tram un projet de long terme à Liège», auquel j'ai d'ailleurs personnellement participé.

Depuis, nous sommes entrés dans la phase des études techniques qui ont suivi cette première décision du gouvernement de mars 2010 et qui ont imposé, c'est vrai, un certain silence quant aux options en cours d'étude. Etudes techniques qui ont exploré de nombreuses possibilités le long du corridor faisant l'objet de décisions antérieures. Les tronçons finalement proposés, c'est-à-dire validés par le comité exécutif et maintenant sur la table du gouvernement, l'ont été après un travail très fouillé de comparaison. Ce sont à la fois les tronçons les plus adéquats techniquement, tout en assurant l'impact le plus positif sur les circulations locales et les conditions d'insertion urbanistique. Ce sont en tout cas les conclusions des bureaux sur base desquelles le comité exécutif s'est prononcé.

Toutes les options ont été mises sur la table. Le tracé a évolué, intégrant notamment le nouvel embranchement vers Droixhe/Bressoux.

De comité technique en comité exécutif, la validation de ce tracé se retrouve donc aujourd'hui à l'ordre du jour du Gouvernement wallon, qui est évidemment l'organe qui doit valider définitivement le tracé complet.

Ce tracé court donc de Jemeppe à Herstal-Basse-Campagne en passant par Sclessin, l'esplanade des Guillemins, le centre de Liège, le quai St-Léonard, Coronmeuse, le Boulevard Gramme, la place Licour pour terminer sa course à Basse-Campagne. Un axe de 17,6 km qui sera complété d'un tronçon de 1,2 km reliant l'axe 1 à la gare de Bressoux *via* le Pont Atlas, ce qui est une évolution effectivement importante par rapport au tracé tout initial, c'est au bout de ce tronçon que sera implanté le dépôt.

L'implantation du dépôt à peu près au milieu de la ligne permet, grâce aux économies réalisées

pendant les 27 années du PPP sur les trajets à vide pour insérer les trams sur la ligne, d'amortir entièrement le coût de construction de ce tronçon de 1,2 km non envisagé à l'origine, tout en étendant la zone directement desservie par l'adjonction de deux stations et en offrant une excellente intermodalité avec le réseau SNCB et avec un *park and right* à construire en lien direct avec l'autoroute. Autrement dit, le tronçon Atlas-Droixhe, *in fine*, ne génère pas de surcoût et me paraît être soutenu par l'ensemble des intervenants.

La densité de population, élément évoqué dans la discussion, est un des facteurs qui intervient dans la demande de mobilité, mais qui ne doit pas être le seul à être pris en compte. Il doit l'être aux côtés d'autres facteurs tout aussi importants : la localisation des pôles majeurs comme les pôles d'emploi, pôles scolaires, grands équipements urbains, la configuration des réseaux de mobilité. La concentration plus forte de ces pôles générateurs en rive gauche explique en bonne partie la demande de mobilité telle que je l'ai chiffrée tout à l'heure.

Alors que la densité de population est l'observation d'une réalité statique, la mobilité doit tenir compte non seulement du lieu de résidence des personnes, mais surtout des déplacements qu'elles effectuent, et également que les personnes venant de l'extérieur de l'agglomération effectuent pour se rendre dans l'agglomération et s'y déplacer.

Bien entendu, le tram tout seul n'a pas de sens. C'est bien une offre globale de mobilité sur le réseau TEC qu'il faut redéfinir.

C'est pourquoi, en mars 2010, le gouvernement s'est prononcé sur une structure hiérarchisée en quatre niveaux :

- l'axe 1 du tram appelé à devenir l'axe central autour duquel s'articulera progressivement le reste de l'offre de transport ;
- le niveau 2, les axes de transport en commun structurant en site propre. Ces axes, exploités dans un premier temps par bus, bénéficieront de mesures de priorité fortes, et atteindront des vitesses commerciales et une qualité de services proche de celle du tram. Ils seront dotés en bout d'axe de parcs-relais. Les comptages réalisés en 2007 et 2008 ont montré que ces axes, perpendiculaires à l'axe 1 de fond de vallée, connaissent une fréquentation de l'ordre de 40% à 60% moins élevée que l'axe 1, mais cela justifie quand même un niveau 2 de priorité à ce stade-ci ;
- le niveau 3 pour des axes forts de bus, c'est-à-dire des axes qui présentent une fréquentation importante, mais qui peuvent assurer la desserte des quartiers et communes ;
- le niveau 4, soit le reste de la desserte, à savoir la desserte plus fine des quartiers.

Ce réseau hiérarchisé et l'offre de services à y prévoir seront à définir précisément dans le cadre de la restructuration de l'exploitation du réseau suite à l'introduction du tram. Nous avons un peu de temps pour l'affiner, puisque c'est pour 2017 que cela doit être opérationnel. Cette réorganisation sera conçue en tenant compte de la qualité de l'offre de service, particulièrement en veillant à réduire le plus possible le nombre de correspondances nécessaires à réaliser un voyage. Une enquête origine/destination des clients des 75 lignes de bus en lien avec l'axe de tram est en cours déjà maintenant, et alimentera cette restructuration globale du réseau.

En complément à vos interventions orales, j'ai quelques éléments supplémentaires.

D'une part, sur le fait que vous évoquez, Madame Simonis, la question du lien avec le ferroviaire. Comme vous avez pu le constater, le projet de ligne 125A fait partie des projets étudiés par le rapport Tritel et est plutôt bien positionné, donc il n'y a pas de décision à ce stade-ci pour toutes les raisons déjà évoquées. Mais dans mon esprit, c'est tout à fait complémentaire au tram dans le tracé tel que défini aujourd'hui.

Deuxièmement, la validation, les décisions se prennent par étapes. Il y a eu une décision d'investissements, la décision sur le corridor décidée l'année passée, un affinage technique qui a permis de valider les différentes options qui restaient. On en est au stade où le gouvernement doit maintenant se positionner sur cette validation. Lorsque cette décision sera prise, le travail technique se poursuivra par les bureaux d'études pour arriver à la demande de permis puisque les bureaux d'études sont en attente d'un choix du demandeur pour finaliser leur travail. Lorsque cette demande de permis sera déposée, il y aura eu d'abord l'étude d'incidences puis il y aura l'enquête publique dans laquelle il y a bien sûr des modalités d'implication et des possibilités d'intégrer toutes les remarques qui seront faites dans le projet définitif.

Enfin, pour répondre à la question de Mme Cremasco, je recevrai demain une représentation des différentes organisations qui se sont exprimées ces derniers jours, car je pense que ces différentes explications sont de nature à contribuer au débat et qu'il n'y a pas de raison de cacher l'ensemble de ces informations-là. Il s'agira de mettre aussi en évidence les rendez-vous suivants, les discussions qui nous restent encore dans les prochaines années, les implications, les concertations qui devront avoir lieu pour que ce projet aboutisse positivement, étant entendu que c'est une étape importante que nous devons faire maintenant, après d'autres déjà faites, mais avant beaucoup d'autres encore à faire avant d'arriver à ce que le tram puisse effectivement circuler à Liège dans les délais requis.

M. le Président. – La parole est à Mme Simonis.

QUESTION ORALE
DE M. STOFFELS À M. HENRY,
MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE
L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE
LA MOBILITÉ,
SUR
« LES BUS LOCAUX »

Mme Simonis (PS). – Je remercie M. le Ministre pour la clarté de sa réponse et pour à nouveau plaider, il m'a donné toutes mes assurances pour que le dossier soit présenté au gouvernement ce jeudi dans sa forme actuelle. J'ai également été attentive à ce qu'il a dit concernant la procédure de consultation qu'il y aurait nécessairement dans le cadre de toutes procédures de permis, mais en particulier dans celle-ci, bien sûr, où chacun pourra à nouveau s'exprimer, proposer, *et cætera*.

Merci aussi pour tous les éléments budgétaires et financiers que vous avez bien voulu nous donner. Je serai aussi très attentive, mais dans une étape à venir, à ce que les quatre priorités que vous avez évoquées puissent se mettre en œuvre, non pas toutes en même temps, mais dans une vision plus globale de la mobilité sur un territoire presque de communauté urbaine.

Pour moi, cette partie-là est aussi importante que la question du tram au sens strict, et je sais que là-dessus nous sommes aussi sur la même longueur d'ondes.

M. le Président. – La parole est à Mme Cremasco.

Mme Cremasco (Écolo). – Merci, Monsieur le Ministre, pour vos réponses.

Je suis particulièrement sensible au fait que vous confirmez que l'on dépassera bien les limites de la Ville de Liège, que l'on ira bien chercher la Ville de Liège, irriguer les Villes de Herstal et de Seraing.

L'enquête publique est à mon avis une étape cruciale souvent bâclée. On doit admettre qu'il ressort des enquêtes publiques certaines insatisfactions à faire évoluer certains dossiers ou à réussir une concertation et à faire émerger des solutions.

Moi, je reçois très positivement l'ambition que vous mettez derrière cette enquête publique et notamment d'y faire participer les différents intervenants qui se sont exprimés jusqu'ici et qui pourraient être fédérés *via* cette enquête publique. Je reçois aussi très positivement la connexion à la ligne 125A au réseau ferré, l'un n'étant effectivement pas incompatible avec l'autre et je dirais même qu'il faut les deux.

Je m'excuse encore, Mesdames, si je vous ai choquées par rapport à l'enquête publique, je suis sûre que vous en avez eu dans vos communes qui ont été particulièrement bien menées, mais moi, j'ai particulièrement vœu que celles sur le tram sont une réussite et je suis sûre qu'il y a moyen d'amener tout le monde à dialoguer dans ce cadre là.

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Stoffels à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « les bus locaux ».

La parole est à M. Stoffels pour poser sa question.

M. Stoffels (PS). – Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, de plus en plus de communes ont recours à un bus local afin de compléter l'offre de transport en commun pour leurs concitoyens.

Néanmoins, certaines questions demeurent quant aux règles de fonctionnement de ce type de bus.

Comment interpréter la notion de transport par bus communal? Ne doit-on viser que du transport interne à la commune? Peut-on inclure d'autres utilisations que le transport interne à la commune, tel que le transport gratuit de pensionnaires d'une maison de retraite, par exemple?

S'agissant de transport pour compte d'autrui, peut-on y intégrer les services réguliers, spécialisés, et les services occasionnels, ou doit-on limiter le type de transport à certaines catégories de services?

Où est exactement la limite entre le bus communal et les services de taxis, de taxis collectifs, de locations de voiture avec chauffeur ou de taxis sociaux?

Et où sont les limites entre services pour compte propre offerts par la commune et services pour compte d'un tiers à offrir dans le cadre d'une convention de partenariat avec la société d'exploitation TEC? Le Gouvernement wallon n'autorisant pas un pouvoir local à organiser unilatéralement une ligne de bus, le service pour compte propre sera-t-il soumis à une politique tarifaire de même nature que les services pour compte d'un tiers?

Voilà quelques questions qui visent à tracer bien les limites entre un type de service et un autre type de service sachant que, sur le terrain, il y a de temps en temps des difficultés d'interprétation du règlement, c'est pour cela que je me permettais de vous interroger afin que la clarté soit faite.

(Mme Cremasco, Vice-Présidente, reprend place au fauteuil présidentiel)