



Tram : un scénario pour sortir de l'impasse

Conférence de presse du mardi 12 mai 2015

François Schreuer, Conseiller communal de la Ville de Liège

1. Introduction

Disons les choses sans ambages : si le dossier du tram est aujourd'hui dans l'ornière, sa gestion, depuis le début du processus en 2008, a été marquée d'une désinvolture, d'un manque de vision d'ensemble, d'un mépris pour ses dimensions urbaines qui font que l'on n'est malheureusement pas vraiment surpris de la situation dans laquelle nous sommes aujourd'hui rendus.

Sans revenir ici sur l'entièreté des antécédents, rappelons quand même quelques éléments saillants.

- Le choix du tracé (par le ministre André Antoine) a précédé les études et n'a jamais été remis en question à la lumière de celles-ci. Aucune variante de tracé n'a fait l'objet d'études publiées. Alors qu'Ecolo avait fait campagne en 2009 sur un projet de tram plus urbain¹, son ministre Philippe Henry, nommé quelques mois plus tard, a repris tel quel, à son entrée en charge, le projet du ministre Antoine. C'est ce tracé qui a fait l'objet du permis unique de février 2014 (avec pour seule modification de tracé le passage du parc d'Avroy côté Terrasses plutôt que côté Sainte-Marie).
- L'inscription dans un schéma territorial d'ensemble — et même dans une stratégie intégrée de mobilité à l'échelle de l'agglomération — fait toujours défaut. Le Plan urbain de mobilité (PUM), achevé depuis 2009 (!), n'a toujours pas été publié. Même s'il est, dans une certaine mesure, utilisé comme référence par les administrations et bureaux d'études amenés à travailler sur le projet, le choix de ne pas débattre publiquement de ses options, de ne lui donner aucune validation politique et de le rendre inaccessible pour le grand public (sinon sous la forme d'un résumé de quelques pages) témoigne de l'extraordinaire mépris dans lequel les deux derniers gouvernements wallons tiennent le public liégeois.
- L'échéance de « Liège 2017 » a amené à forcer l'allure d'une manière déraisonnable, notamment en mettant purement et simplement de côté les remarques formulées dans le cadre de l'enquête publique.

¹ La conférence de presse d'Ecolo Liège du 3 février 2009 « Le tram à Liège : Ne pas décider à la hussarde ! » mérite encore lecture aujourd'hui, tant le gap avec la pratique gouvernementale qui a suivi est sidérant : <http://www.liege.ecolo.be/spip/spip.php?article161>

C'est l'une des raisons pour lesquelles le projet actuel est un projet bâclé, comme nous l'avons déjà souligné à diverses reprises².

- La dimension urbaine du projet est largement passée sous le boisseau en raison du choix de confier la maîtrise d'ouvrage du projet à la SRWT (cf. point 10). On est ici face à un exemple typique de projet « vu d'hélicoptère ».

La responsabilité des principaux acteurs ayant eu le dossier en main — donc principalement la coalition gouvernementale PS-CDH-Ecolo et, en second lieu, le Collège communal de la Ville de Liège — nous semble lourde. Aucun d'entre eux ne s'est réellement impliqué dans le fond du dossier, les uns et les autres se contentant pour l'essentiel de marteler abstraitement la nécessité d'un tram et l'urgence du projet, mais laissant presque toujours les choix fondamentaux aux mains des techniciens et refusant, au nom de l'urgence, la simple possibilité d'un débat public — ne serait-ce qu'au sein du Conseil communal de Liège — sur toute proposition d'amélioration du projet. On se souvient notamment de la manière dont la concertation autour du projet fut réduite au strict minimum, le ministre Henry allant jusqu'à refuser de créer une instance consultative ouverte à la société civile, qui aurait pourtant été fort utile à l'émergence d'un projet de qualité en plus d'être démocratiquement légitime. La méconnaissance du dossier des principaux responsables politiques est par ailleurs apparue à de nombreuses reprises au cours des dernières années.

Quant au MR, il semble ne jamais avoir vraiment pris pied dans le dossier, comme en témoigne encore le récent dépôt d'un projet de résolution au Parlement wallon³ qui appelle tout simplement le Gouvernement wallon à maintenir le projet comme si de rien n'était.

Cette impéritie générale et coupable porte à nos yeux un préjudice immense à Liège et à son agglomération. L'urgente nécessité de l'amélioration du réseau de transport public apparaît en effet quotidiennement à tous ses usagers. Et l'on peut craindre que le coup d'arrêt que vient de porter Eurostat n'engendre un retard très significatif au projet (cf. point 5).

Car, quoi que certains en pensent, le tram reste à nos yeux, et de loin, la meilleure solution technique disponible pour améliorer de façon substantielle le service de transport public à Liège. Parce que le bus n'est plus en mesure de répondre à la demande — et le sera encore moins à l'avenir — sur les axes principaux du réseau tandis que le tram permet de doubler voire de tripler la capacité. Parce que la qualité de service qu'il offre est de nature à ramener vers le transport public des automobilistes qui n'imagineraient pas d'utiliser le réseau de bus et donc d'amener un « mobility shift » en faveur du transport en commun dont nous avons le plus grand besoin (les chiffres de fréquentation des réseaux urbains des villes qui ont fait le choix du tram sont à cet égard éloquents, avec des augmentations en quelques années qui atteignent régulièrement 100%). Parce qu'il a un caractère structurant en forçant à faire des choix au bénéfice des piétons et des cyclistes dans l'aménagement de l'espace public, en rendant une lisibilité à un espace urbain parfois très malmené, en poussant à un développement urbain qualitatif en pôles autour des arrêts, etc. Si le BHNS (ou sa variante électrique : le trolleybus) est une technologie intéressante pour les axes secondaires du réseau (par exemple l'axe de la nationale 3), les axes principaux (fond de vallée et transurbaine) nous semblent pleinement justifier le recours à la technologie du tramway.

Si notre conviction est donc que la situation actuelle était évitable, nous voulons cependant ici proposer un scénario raisonnable permettant de mettre en oeuvre au plus vite la réalisation du projet, basé sur les principes suivants : l'abandon du Partenariat Public privé (PPP), beaucoup trop coûteux (cf. point 3) ; un nouveau tracé — donc un nouveau permis — faisant droit aux nouvelles contraintes et répondant mieux aux besoins (cf. point 7) et enfin un financement public basé sur le cagnotage pendant quelques années de la redevance initialement prévue (cf. point 9). C'est l'objet de la présente communication.

² Voir par exemple notre conférence de presse du 22 février 2013 : <http://francois.schreuer.org/blog/2013/02/tram-precipitation/>

³ « Proposition de résolution visant au maintien du projet du tram à Liège » ; déposée par Mmes Defraigne, Defrang-Firket, MM. Dodrumont et Jeholet, 6 mai 2015.

2. La schizophrénie européenne

Mais avant cela, il convient de dire un mot sur la folle dérive du projet européen, qui, au nom de la doctrine monétariste en vigueur, en vient à rendre tout simplement impossibles de nombreux investissements indispensables au bien-être des peuples du continent et à la préparation des défis majeurs qui se présentent, notamment au plan de la transition énergétique.

L'adoption des normes comptables SEC 2010 (dont l'application est en train d'obérer significativement la capacité d'investissement des autorités publiques, et qui sont concernées au premier chef dans les circonstances présentes), le vote des Six-Pack et Two-Pack, l'adoption du « pacte budgétaire » (TSCG)⁴ — avec le soutien complet ou partiel de toutes les forces politiques traditionnelles de notre pays —, entre autres, s'inscrivent dans cette logique démente qui prétend mettre les peuples au service de l'économie plutôt que l'inverse.

Le refus par Eurostat d'entériner la débudgétisation du PPP wallon pour le tram de Liège (ainsi que bon nombre d'autres projets similaires, partout en Europe) s'inscrit dans le droit fil de cette doctrine. Et tant pis si personne ne comprend comment M. Juncker peut soutenir dans le même temps que l'Europe va investir 300 milliards d'euros dans les infrastructures.

Le seul avantage de cette dérive rigoriste sera finalement de réduire à néant l'avantage indu dont bénéficieraient jusqu'à présent les PPP, lesquels ont été largement utilisés pour sortir des investissements publics du périmètre des dettes, ce qui a pour conséquence de compliquer voire d'empêcher le contrôle parlementaire sur les dettes mais aussi de reporter sur les générations futures des coûts importants qui auraient été évités dans le cadre d'investissement publics.

3. Un projet qui coûte beaucoup trop cher

Il est important de se souvenir que le choix du Partenariat public privé (PPP) pour le tram de Liège — DBF dans un premier temps, DBFM ensuite⁵ — a été fait pour de pures raisons budgétaires, dans le but déclaré d'éviter de voir cet investissement entrer dans le périmètre de la dette régionale (ce qui, selon tous les spécialistes des PPP, est la pire chose à faire). Même si Ecolo Liège en est ensuite venu à défendre le PPP comme intrinsèquement souhaitable⁶ et tient aujourd'hui au Conseil communal une ligne de type « TINA »⁷, ici comme ailleurs, ce choix a amené une explosion de la facture, puisqu'on en est arrivé au chiffre proprement délirant de 1,1 milliard d'euros⁸ pour la construction et l'entretien pendant 27 ans d'une malheureuse dizaine de kilomètres de tram (et encore ce chiffre n'intègre-t-il pas les salaires du personnel roulant).

Mais le choix du financement n'est pas la seule raison qui amène à un coût si important. Le montant estimé de l'investissement initial — 380 millions d'euros pour 11 kilomètres de tracé — est déjà singulièrement élevé (par comparaison, par exemple, au coût au kilomètre du bouclage du métro de Charleroi ou de bon nombre d'autres projets de tramway en Europe). Ces surcoûts s'expliquent notamment par les facteurs suivants.

a) Le choix du passage par le Pont Atlas, qui implique de très lourds travaux d'infrastructure (en plus de poser d'insondables problèmes de mobilité, cf. infra).

b) Le choix d'implanter une voie en Feronstrée et une autre sur les quais alors qu'il était possible de passer (à vitesse réduite) à deux voies en Feronstrée — et qu'on a été jusqu'à augmenter artificiellement la largeur du

4 À ce sujet, la réponse donnée à notre interpellation du 24 juin 2013 sur les conséquences de l'adoption du TSCG est éclairante :

<http://francois.schreuer.org/blog/2013/06/les-consequences-du-tscg-sur-les-finances-communales/>

5 L'ajout du « M » pour « Maintenance » à « Design, Build and Finance » — donc la privatisation de l'entretien, du nettoyage, de la gestion de la voie, etc — ayant été présenté par le ministre Henry comme la manière sûre et certaine de garantir l'acceptation du PPP par Eurostat (ceci alors que les normes SEC 2010 étaient déjà connues de tous).

6 Voir par exemple le tract « Le tram de Liège: soutien pour une mobilité durable ! » distribué, de manière surprenante, lors du premier mai 2013 : <http://www.liege.ecolo.be/2012/?p=1591>

7 « There is no alternative », a martelé le nouveau conseiller communal Ecolo — et président des TEC Liège-Verviers —, Daniel Wathelet, lors du Conseil communal du mois de mars dernier. « Ce sera le PPP ou rien. »

8 On ergotera éventuellement sur l'actualisation des montants concernés. Au vu du taux actuel d'inflation, cette discussion restera cependant anecdotique.

« Gabarit libre d'obstacle » (GLO) pour soutenir que c'était techniquement impossible⁹.

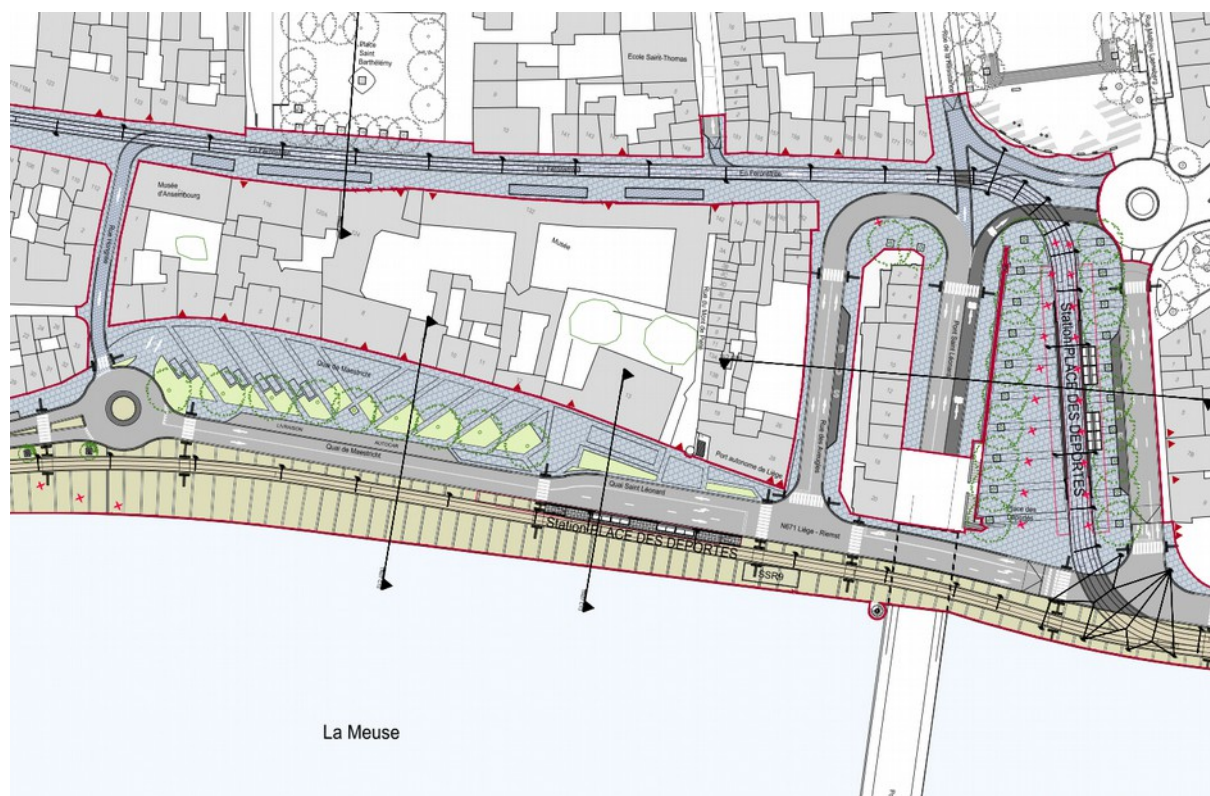


Illustration 1: La place des Déportés dans le projet. On note que le tracé retenu par la SRWT rend impossible toute extension future du réseau vers la place Vivegnis ou vers le Pont Maghin.

c) Le recours probable à l'alimentation par le sol (APS), choix dispendieux et dispensable au vu de l'évolution des technologies concurrentes.

En outre, si l'on en croit certaines indiscretions, ce montant allait de surcroît être dépassé de façon significative dans l'offre que s'appropriait à remettre le consortium « MobiLiège », avec lequel des négociations exclusives étaient en cours.

4. L'hypothèse BEI ?

Aujourd'hui, si les rododromes qui ont suivi la décision d'Eurostat (« on va aller leur montrer à qui ils ont affaire ») semblent déjà bien loin et que plus personne ne parle déjà d'obtenir une dérogation d'Eurostat, les derniers espoirs du gouvernement régional semblent reposer sur un scénario dans lequel c'est la Banque européenne d'investissement (BEI) qui prendrait à sa charge la réalisation de l'infrastructure, évitant ainsi à la Région wallonne de devoir inscrire l'investissement à son bilan.

L'hypothèse — même si nous ignorons dans quelle mesure elle est réaliste et à quel prix elle pourrait se réaliser — est intéressante et pourrait constituer une forme de retour du projet dans la sphère publique, tout en respectant le cadre budgétaire européen.

Elle ne nous semble cependant souhaitable que si elle est couplée à l'abandon du PPP, que plus rien ne justifierait dans un tel cadre : pourquoi en effet payer un surcoût de plusieurs centaines de millions d'euros (cf.

⁹ Le point le plus étroit, très localisé, de la rue Feronstrée, fait 9,80 m de large. Les caisses du tram feront 2,65 m de large au maximum. Parler d'un GLO de 7 m est un artifice visant à disqualifier arbitrairement certaines options. L'étude « Transurbaine » chiffre d'ailleurs l'emprise nécessaire au passage du tram en double sens à 5,65 m. Quant aux livraisons, déménagements, interventions des services de secours, ils restent possibles moyennant certaines adaptations (emplacements de livraison dans les rues perpendiculaires, installation d'aiguillages supplémentaires). Les exemples ne manquent pas, notamment en Allemagne, où des trams passent, à double sens, dans des rues comparables.

plus loin) si le seul motif au choix de cette formule disparaît grâce à une forme alternative de débudgétisation ?

Autrement dit : dans tous les cas, avec ou sans la BEI, nous sommes aujourd'hui convaincus qu'un nouveau marché public sera nécessaire.

5. Un retard de plusieurs années

Compte tenu des éléments qui précèdent — et en particulier de la nécessité de relancer un nouveau marché public —, c'est donc un retard supplémentaire d'au moins deux ans que vient de prendre le projet. Il est difficile d'établir un calendrier de marche précis, mais il semble certain que, dans le meilleur des cas, les travaux seront à leur mitan au moment des prochaines élections communales d'octobre 2018 (suivies de peu par les élections générales du printemps 2019). Au vu des conséquences considérables (et le mot est faible) que ces travaux auront sur la vie quotidienne en ville, on peut donc craindre que la majorité politique (qui est la même à la Ville et à la Région) ne soit très hésitante — pour ne pas dire carrément réticente¹⁰ — à entreprendre ces travaux selon ce calendrier.

Le projet, dans son tracé actuel, aura des conséquences très — trop ? — importantes sur la circulation automobile, non seulement pendant les travaux mais également une fois la réalisation terminée.

- Ceci est particulièrement vrai en ce qui concerne le Pont Atlas, qui joue un rôle déterminant dans la mobilité automobile de l'agglomération. Le projet actuel va lui faire perdre environ 2/3 de sa capacité alors qu'il est déjà très chargé : cela ne semble pas raisonnable, notamment si l'on veut éviter un report de trafic sur Outremeuse. Nous préconisons donc de laisser le Pont Atlas à sa fonction routière et de focaliser l'effort de modification des équilibres entre modes de transports sur les quartiers situés plus en amont.
- L'impact sur la Rue Léopold est également très important, alors même que le tram n'offrira aucune alternative (que du contraire) aux flux automobiles concernés (perpendiculaires au tracé du tram). Nous sommes donc convaincus que des mesures fortes sur la rue Léopold doivent attendre la construction d'une seconde ligne de tram (la « transurbaine ») ainsi qu'une offre spécifique offrant une réelle alternative de mobilité sur l'axe de la route nationale 3 (entre Fléron et Ans), par exemple un BHNS ou un trolleybus.

Le report modal est un des objectifs fondamentaux que nous poursuivons. Nous sommes cependant persuadés que, pour l'obtenir, un consensus relativement large autour de la nécessité de développer le transport public est nécessaire.

Dans l'état actuel des choses, en dépit de toutes les déclarations que l'on a enregistré ces dernières semaines et que l'on continuera à entendre, nous considérons donc comme probable que le projet vient de prendre quatre à cinq ans de retard (et ne sera donc pas, dans le trend actuel, mis en service avant 2022 au plus tôt), sous réserve de nouveaux chausse-trapes.

La proposition que nous formulons aujourd'hui vise à éviter d'entrer dans une telle accumulation de retard.

6. La nécessité d'un nouveau permis ?

On se souviendra que le permis unique délivré le 14 février 2014 arrivera à échéance en février 2017 (article 8 du permis) si les travaux n'ont pas débuté à cette date, ce dont le risque est très réel si une nouvelle procédure de marché doit être lancée. Certes, une procédure existe qui permet, selon certaines conditions, de prolonger la validité du permis, mais différents éléments pourraient avoir évolué de façon significative d'ici là, qui pousseront dans le sens d'une modification du projet.

¹⁰ Les cas ne manquent pas, dans le jeu municipal français, de majorités renversées aux élections faute d'avoir su organiser le calendrier en fonction des échéances électorales.

Nous pensons particulièrement ici l'arrivée du Réseau express liégeois (REL) : la SNCB a en effet — enfin — entamé le travail sur celui-ci. Cet élément change profondément la donne : on peut désormais considérer comme probable que le REL — qui ne nécessite presque aucun travaux d'infrastructure — soit (partiellement) mis en oeuvre avant le tram. Ce qui obligera la SRWT à faire ce à quoi elle s'est toujours refusée jusqu'à présent : rechercher les synergies avec le rail, rendre son projet réellement complémentaire avec le chemin de fer, ce qui suppose de créer de réels points d'interconnexions entre les réseaux, notoirement absents (avec la ligne 34) ou médiocres (avec la ligne 40, à Bressoux, où le projet est clairement insuffisant) dans le projet actuel.

D'autres raisons plaident cependant pour une révision du projet.

- Diminuer les coûts pour faciliter le financement public du projet, ce qui pourra notamment se faire en évitant le Pont Atlas et en passant à deux voies en Feronstrée (cf. point 7) ou en abandonnant l'alimentation par le sol (cf. point 8).
- Diminuer l'impact sur la circulation (en évitant de mettre la rue Léopold, les quais et le Pont Atlas en travaux) et donc rendre possible la réalisation du projet même en période électorale¹¹.
- Favoriser la réussite des dossiers clés du développement urbain liégeois que sont Bavière, Droixhe, le Val-Benoit et les Guillemins, en veillant à ce que cette première ligne de tram les desserve.
- Revoir le projet du centre de maintenance et de remisage de Bressoux pour l'intégrer dans un Master plan digne des enjeux qui se posent sur cet espace de 25 hectares ; et notamment permettre la création, à moyen terme, d'un franchissement ferroviaire entre Bressoux et Coronmeuse, utile au développement du REL. Ou envisager, le cas échéant, son déplacement sur un site mieux adapté.

Si l'on ajoute que de nombreux points de détail évacués au moment de la course pour « Liège 2017 »¹², il devient clair qu'il serait très regrettable de ne pas profiter des deux années (au moins) perdues pour faire évoluer le projet (sans perte de temps supplémentaire, donc). Pourquoi, par exemple, ne pas réexaminer les nombreuses remarques formulées dans le cadre de l'enquête publique, dont il a été fait très peu de cas dans la première procédure ? Bien sûr, l'autorité régionale et la SRWT n'y viendront qu'à reculons mais il serait plus sage de leur part d'envisager ce processus dès à présent plutôt que de devoir s'y résoudre *in extremis* dans deux ou trois ans lorsque l'évolution du dossier aura rendu cette éventualité nécessaire.

7. Un tracé alternatif

L'intégration de toutes ces données donne un résultat qui ressemble à ceci, composé d'un peu moins de 11 km de voies et exploité en deux lignes :

- Gare de Bressoux / Val-Benoit (8,2 km) ;
- Place Vivegnis / Sclessin (8,3 km) ;

Quelques commentaires :

- Ce tracé met l'accent sur les deux sites les plus délicats et les plus stratégiques, à nos yeux, du redéploiement urbain de Liège que sont Bavière et Droixhe. Le passage du tram serait, à n'en pas douter, un atout de poids pour y permettre l'émergence de projets de qualité (ce dont on est très loin à ce stade, vu les logiques à l'oeuvre de part et d'autre).
- À la différence du passage par le Pont Atlas V, le passage par les pont Maghin et de Bressoux semble

11 Chacun comprendra que ce n'est pas notre intérêt électoral direct que nous recherchons ici, mais bien les voies d'un possible sauvetage du projet tenant compte des contraintes des tous les acteurs en présence.

12 Voir par exemple notre conférence de presse du 22 février 2013 : <http://francois.schreuer.org/blog/2013/02/tram-precipitation/>

techniquement possible sans travaux lourds (remplacement du tablier) et a un impact nettement moindre sur la mobilité automobile à l'échelle métropolitaine qu'un passage par le Pont Atlas V.

- Différentes variantes existent pour relier le Pont Maghin à la gare de Bressoux. On peut notamment mentionner ici l'hypothèse défendue dans la Transurbaine (Bld de la Constitution et Pont Biais).
- La construction d'une antenne vers Coronmeuse reste possible mais n'est pas réalisée dans un premier temps (le relai bus-tram pourrait sans doute s'opérer sur la place des Déportés). Mais la création d'une antenne vers la place Vivegnis assure la desserte d'une grande partie du quartier Saint-Léonard, tandis que Coronmeuse pourrait voir la création d'une station REL.
- On notera que nous évitons ici de revenir sur les éléments qui nous tiennent à coeur mais ne sont pas de nature à favoriser la réussite du projet. Nous avons notamment défendu, *in illo tempore*, le passage du tram par la rue des Guillemins plutôt que par l'esplanade, mais cette question n'est plus d'actualité au vu des travaux qui s'achèvent dans le quartier des Guillemins.
- La création d'une antenne vers la place Vivegnis vise à rendre possible la création d'un pôle intermodal tram-train-téléphérique-(bus), car c'est le seul endroit où cette triple ou quadruple intermodalité est possible.

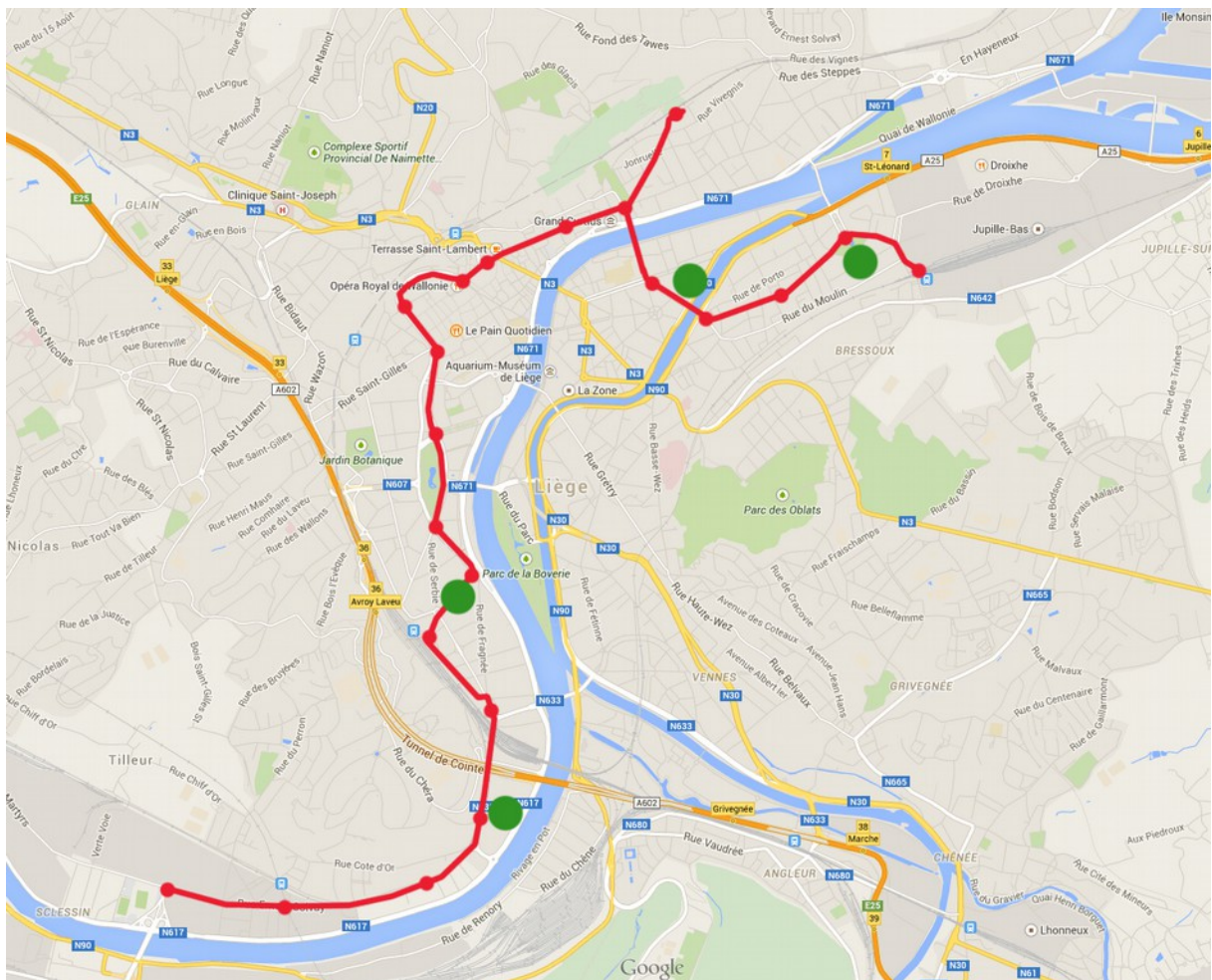


Illustration 2: Conçu comme un véritable levier de développement urbain, ce tracé s'articule autour des quatre principaux sites en enjeux (points verts) que sont Droiexhe, Bavière, les Guillemins et le Val-Benoît.

8. Abandonner l'APS pour les supercondensateurs ?

Nous préconisons en outre de renoncer à l'Alimentation par le sol (APS), qui est un choix dispendieux et technologiquement douteux, mais surtout un choix qui réduira voire supprimera de fait la concurrence sur les futurs marchés de matériel roulant (dès lors qu'Alstom sera seule à pouvoir en fournir).

Une possibilité à étudier en remplacement serait le recours aux supercondensateurs¹³ (avec alimentation en stations), lesquels présentent de multiples avantages.

- Réduction des coûts d'infrastructure et simplification de la technologie de voie (qui se réduit à la pose de deux rails, ce qui est beaucoup plus simple à mettre en oeuvre que le double système APS/caténaire).
- Plus grande concurrence possible sur les marchés de matériel (les principaux constructeurs ont ce type de système à leur catalogue et il est même possible de faire cohabiter des matériels différents sur un même réseau).
- Disparition complète de la caténaire, ce qui présente non seulement des avantages esthétiques (on sait que le sujet est sensible dans le centre ancien) mais présente aussi et surtout un appréciable gain de sécurité et simplifie donc fortement la pose d'échafaudages, les déménagements nécessitant la présence d'un élévateur, l'intervention des pompiers, etc (toutes opérations qui requièrent systématiquement l'interruption du courant sur la caténaire et doivent donc être menées de nuit ou obliger à l'arrêt du trafic).
- Possibilité de faire évoluer la technologie au cours du temps (les condensateurs de 2030 ou 2040 seront possiblement beaucoup plus performants que les actuels là où le choix de l'APS nous enferme dans un modèle technologique figé).

Cette technologie pose un certain nombre de questions, qui devraient être évaluées. Le marché mondial semble actuellement dominé par les supercondensateurs à électrolyte organique, en particulier l'acétonitrile qui est un produit inflammable, explosif et toxique, dont la production pose un certain nombre de problèmes. L'utilisation de métaux assez rares (ruthénium et iridium) pour les électrodes pose aussi question, notamment au niveau du prix. Nous n'avons pas non plus trouvé d'étude indépendante sur les applications de cette technologie au tramway : on sait qu'Alstom et la RATP ont fait des tests dès 2009, notamment sur la ligne T3 à Paris, mais on ignore si ces tests ont été concluants.

Bref : une évaluation technologique et financière plus poussée que ce que nous pouvons faire ici est nécessaire avant de valider la pertinence de cette hypothèse, mais il nous semble regrettable qu'elle n'ait pas été examinée jusqu'à présent, compte tenu des perspectives qu'elle pourrait ouvrir.

9. Revenir au financement public

Quoi qu'on pense des règles européennes qui s'imposent aujourd'hui au financement des infrastructures publiques et de la nécessité de les faire évoluer, on ne réalisera pas le tram sans en tenir compte.

Dans le cadre d'un financement public, la plupart des réseaux de tram français se sont déployés à un prix compris entre 20 et 25 millions d'euros du kilomètre (hors ouvrages d'art). On peut donc estimer que le projet alternatif (dépourvu de difficulté particulière) que nous proposons devrait coûter aux environs de 250 millions d'euros d'investissement (incluant la voie, l'aménagement urbain, le matériel roulant, le centre de remisage et de maintenance, etc).

Sauf à obtenir le soutien de la BEI (cf. point 4), nous proposons donc que la Région wallonne consacre au projet, dès l'exercice budgétaire 2016, un montant annuel de 50 millions d'euros par an (soit à peine plus que la

¹³ <http://fr.wikipedia.org/wiki/Supercondensateur>

redevance envisagée dans le cadre du PPP), ce qui permettra de réunir 250 millions d'euros d'ici 2020. De cette manière il sera possible de financer directement l'infrastructure, en vue d'une mise en service en 2020.

Quant au coût d'exploitation, il sera ensuite très nettement inférieur à la redevance qui était envisagée dans le cadre du PPP. Nous ne sommes pas en mesure de l'évaluer précisément à ce stade, mais nous pouvons évoquer un ordre de grandeur. Nous notons par exemple que le coût d'exploitation de l'antenne de Gosselies (16 km) du métro de Charleroi (qui est bel et bien un tramway malgré son nom) a été évaluée pour l'année 2014 à 4,7 millions d'euros par an¹⁴. Si l'on retient un coût d'exploitation de 10 EUR par km parcouru (qui semble un chiffre fréquemment utilisé sur d'autres réseaux), et que l'on part de l'hypothèse d'une fréquence moyenne de 12 minutes sur chacune des deux lignes (donc 6 minutes, en moyenne¹⁵, sur le tronçon central entre Déportés et Val-Benoit), avec une amplitude horaire de 18 heures par jour (plus importante qu'à Charleroi), on arrive à un coût d'exploitation annuel inférieur à 11 millions d'euros (8,5 millions avec une fréquence au quart d'heure et 13 millions avec une fréquence de 10 minutes).

Rapporté sur une durée d'exploitation de 27 ans, on arrive à un coût total (investissement et exploitation) inférieur à 600 millions d'euros, à comparer au coût actuellement escompté du PPP (mais probablement sous-évalué), qui s'élève à 1,1 milliard plus le salaire du personnel roulant, soit un total de 1,2 à 1,25 milliard d'euros environ. On le voit : la différence est de l'ordre du simple au double. Cette différence, c'est principalement le coût du PPP (une part étant acquise par une simplification du projet), ou plus exactement sa partie la plus visible, car d'autres avantages viendront d'une exploitation publique, et notamment une beaucoup plus grande souplesse dans l'exploitation, dans la possibilité de faire évoluer le service en fonction des besoins, ou simplement dans la qualité d'emploi qui sera offerte aux quelques centaines d'agents publics (chauffeurs, mécaniciens, personnel de nettoyage, etc) qui devront être recrutés pour assurer le service.

Cette différence représente un montant qui permettrait sans doute de réaliser et d'exploiter, sur la seule enveloppe prévue pour le PPP de la ligne 1¹⁶, une seconde ligne de tram entre Saint-Nicolas et Angleur, par exemple, comme proposé par l'étude Transurbaine (en attendant la prolongation du réseau vers Ans, Herstal, Chênée et Seraing).

Cette différence, elle pourrait aussi être partiellement consacrée à la mise en oeuvre de la gratuité du transport public, donc les effets positifs sont multiples considérables, ainsi que nous l'avons déjà montré par ailleurs¹⁷.

Au passage, à titre tout à fait incident, on notera que si le gouvernement wallon — en cohérence avec son choix de soutenir les règles d'austérité budgétaire européenne — avait cagnoté 40 millions d'euros par an depuis la décision de réaliser le tram en 2010, plutôt que de reporter la charge sur des budgets ultérieurs (le PPP prévoyait que la redevance ne commencerait à être versée qu'à la mise en service), le financement du tram aurait été bouclé sans difficulté pour 2017 et il ne serait même pas question de l'avis d'Eurostat.

10. Impliquer le pouvoir urbain dans la maîtrise d'ouvrage

Enfin, nous sommes convaincus qu'une grande partie des errements que connaît le dossier tient au choix qui a été fait de confier exclusivement le dossier à la SRWT, au détriment du pouvoir politique et administratif urbain, beaucoup mieux placé.

En l'absence d'une Communauté urbaine dont ce devrait être le rôle, nous demandons à ce que les communes concernées par le projet soient associées à la maîtrise d'ouvrage, de façon à ce que, a minima, les auteurs de projet soient amenés à rendre compte directement de leur travail aux autorités locales concernées — Liège dans un premier temps mais demain également Herstal, Seraing, Chaudfontaine, Saint-Nicolas et Ans — et non plus uniquement à la SRWT.

¹⁴ Question parlementaire du 19 mars 2013 de la députée Latifa Gahouchi au ministre Henry.

¹⁵ Soit approximativement le double — un tram toutes les 3 minutes dans chaque sens — en heures de pointe et la moitié en heures creuses.

¹⁶ En repartant du même principe de cagnotage, qui pourrait permettre d'avoir réuni l'investissement nécessaire d'ici 2026 ou 2027.

¹⁷ Voir notre conférence de presse du 23 février 2012 : <http://vega.coop/actualites/communiqués/un-abonnement-tec-pour-1-eur-par.html>

11. Conclusion

Le tram est un projet dont l'impact sera probablement comparable à celui des plus grands travaux publics menés dans la ville au cours des siècles : chemin de fer de ceinture, modification du cours de la Meuse et de ses affluents, création du réseau autoroutier,... Pour le meilleur et pour le pire.

Il ne fait pas de doute que la présente communication sera accueillie avec un enthousiasme très modéré par bon nombre de personnes qui occupent des positions de responsabilité. Au nom du « réalisme », on pourra sans doute lire et entendre, dans les prochains jours, que la seule manière d'espérer mener à bien le projet du tram est de poursuivre le chemin du PPP, voire d'envisager une privatisation complète (« DBFMO ») présentée comme la seule manière de complaire au dogme européen¹⁸. Le réalisme, selon nous, consiste aujourd'hui à prendre la mesure du danger dans lequel nous ont précisément mené la logique de quasi-privatisation et la désinvolture qui ont présidé jusqu'ici au dossier.

Le scénario que nous proposons ici n'est pas un scénario « idéal » ou hors-sol. Ce n'est pas une réflexion théorique. C'est une tentative d'intégrer les principales contraintes qui pèsent aujourd'hui sur le dossier, pour permettre l'aboutissement d'une première phase du tram dans les meilleurs délais (soit 2020). Car c'est le premier pas qui coûte le plus, car rester aujourd'hui au bord de la piscine, une fois de plus, serait une manière sûre d'aller un peu plus encore vers la fameuse hypothèse des « chiens de faïence », pointée il y a quelques années par le bureau Futuribles. Les exigences européennes sont absurdes et contradictoires mais elles s'imposent : nous en tenons donc compte. Le projet a une incidence trop lourde sur la mobilité automobile sans proposer d'alternatives satisfaisantes (Pont Atlas, Quais, rue Léopold,...) : nous le rendons plus compatible avec cette contrainte.

Ce scénario n'est pas non plus le plan d'ensemble pour la mobilité à Liège, dont nous avons tant besoin, mais il le rend possible et tend vers lui, en organisant une réelle complémentarité avec le rail, en prévoyant dès à présent le déploiement de la ligne 2 (sur l'axe Saint-Nicolas —Angleur via la rue Léopold), et surtout en évitant un gaspillage invraisemblable des moyens publics, qui hypothéquerait toute suite future.

Le devoir impérieux de tous ceux qui veulent servir Liège est à notre avis double. Il est, d'abord, de veiller à ce que les grands projets dont dépend l'avenir de la Ville (le tram lui-même, mais aussi Bavière ou Droixhe en plus du Val Benoit et des Guillemins qui donnent moins d'inquiétudes) se réalisent ou se terminent, dans un délai plus trop éloigné : le tracé que nous proposons est un tracé délibérément orienté vers un rôle de levier urbain, en soutien à ces grandes opérations. Mais il est aussi — et l'on aurait envie d'ajouter : surtout — de sortir du « todibonisme », ce mal endémique, qui sous prétexte de pragmatisme ou d'efficacité, mène à accepter sinon à promouvoir encore et encore des projets mal ficelés, mal intégrés ou simplement médiocres qui finissent par torpiller le développement de la ville et la qualité de vie au quotidien des Liégeoises et des Liégeois.

18 On ne soulignera jamais assez à quel point il est paradoxal de voir ceux-là mêmes qui prônent l'austérité et une limitation souvent purement théorique des dépenses publiques plaider dans le même temps pour des formules comme les PPP qui amènent *in fine* à... une explosion des dépenses publiques, à plus grande difficulté dans leur contrôle par les instances démocratiques, au report de la charge sur les générations futures. Tout comme la contradiction est évidente dans l'usage du terme « libéral » pour désigner des politiques dont le caractère autoritaire est aujourd'hui évident.