

CHRISTINE DEFRAIGNE

Les enjeux liégeois au Parlement wallon

Tour d'horizon des dossiers liégeois qui font et feront l'actualité du Parlement wallon

1^{ère} partie : le tram

Le dossier prioritaire

Ce mardi 17 mai 2011, je posais 5 questions orales au Ministre Henry au Parlement wallon¹. Apparemment, et d'après les réponses qui m'ont été données, le tram serait la priorité du Gouvernement wallon pour Liège².

Je souscris à la priorité qui est donnée à ce dossier. Il est certain que l'échéance de l'Exposition Internationale de 2017 est une obligation qu'il faudra respecter. Les experts et les personnes proches du dossier ne cessent de répéter qu'une liaison sera obligatoire entre le site de l'Expo et la gare des Guillemins. **Au Gouvernement wallon de maintenant tout mettre en œuvre pour que les visiteurs parcourent cette liaison en tram.**

Il n'en reste pas moins que le calendrier présenté récemment pose question.

Le marché pour l'étude technique vient d'être lancé. En mai 2012, il faudra démarrer l'étude d'incidence sur l'environnement et la procédure de sélection des candidatures pour le PPP. En janvier 2013, on assistera à l'introduction de la demande de permis unique et à l'envoi du cahier des charges du PPP aux soumissionnaires qui auront été présélectionnés. En mai 2014, un partenaire privé devrait être sélectionné. En juin 2014 devrait débiter la construction du dépôt et des infrastructures. Les premiers essais sur les lignes sont prévus pour fin 2016 tandis que la ligne devrait donc être opérationnelle pour juin 2017.

¹ Vous trouverez ces questions en annexes.

² Par exemple, à une question sur la cohabitation entre le tram et le RER à Liège, Philippe Henry me répondait : « En outre, il y a unanimité sur l'urgence de passer de l'exploitation bus à l'exploitation tram sur l'axe 1 de fond de vallée pour éviter que le réseau urbain du TEC à Liège ne craque de partout sous le volume de la clientèle.

Ensuite, deuxième exemple, dans sa réponse à ma question sur la possibilité, à Liège, de relier l'hôpital de la Citadelle et la place Vivegnis par un téléphérique, il conclut en disant : « En outre, les décisions déjà prises par le Gouvernement wallon consacrent un budget considérable au projet de tram, sur lequel il me semble que nous devons à court terme nous concentrer. ».

Enfin, dernier exemple, dans sa réponse à la question sur le PUM : « Enfin, je le répète, si le PUM est une démarche importante et structurante pour l'avenir, nous nous sommes concentrés dans un premier temps sur le projet de tram pour la région liégeoise qui est aussi une démarche très importante et structurante et pour laquelle, des échéances très importantes sont annoncées et pour lesquelles aucun retard ne pouvait être pris.

Le calendrier présenté est donc, tout le monde en convient, optimiste mais également difficile à tenir.

Les retards liés aux éventuels recours de riverains contre le tracé ou encore les retards dus aux recours d'un soumissionnaire évincé lors de l'appel d'offre pour le PPP sont-ils prévus ?

Je pense malheureusement que non et le timing est serré.

Le tram est une priorité mais doit-on pour autant oublier les dossiers connexes ?

Les lignes du TEC Liège

Quid de la réorganisation des lignes du TEC suite à l'arrivée du tram ?³

Nous pensons qu'il est essentiel que la création d'une ligne de tram amène à une réorganisation globale du réseau urbain du TEC Liège.

Malheureusement, rien ne semble être encore fait à ce sujet.

Tout juste, une des missions qui seront confiées au consortium de bureaux d'études porterait sur la mise au point de scénarii de réforme du réseau global des TEC dans l'agglomération de Liège.

Nous espérons que ce dossier avancera en parallèle avec celui du tracé du tram car il est certain qu'un tram qui ne serait pas adéquatement connecté aux lignes TEC ne produirait pas le rendement attendu et espéré.

Par ailleurs, je suis également surprise de voir que l'utilisation des Bus à Haut Niveau de Service est maintenant remise en cause. Le rapport du GRE recommanderait en effet de ne pas figer trop vite le choix entre « tram » et « BHNS » sur les axes majeurs du réseau complémentaire à l'axe 1 du tram. Comment le Gouvernement wallon va-t-il se positionner face à cet avis ?

Quoiqu'il en soit, il est nécessaire de réfléchir dès maintenant à la meilleure réorganisation possible des lignes du TEC Liège. Cela sera d'autant plus vrai si les BHNS devaient ne jamais voir le jour et que les connections avec le tram devaient se faire uniquement avec des bus traditionnels.

Le RER⁴

Il paraît évident lorsqu'on regarde une carte, que le tracé qui est évoqué pour le tram ressemble à s'y méprendre à la ligne de chemin de fer déjà existante entre Flémalle et Herstal.

Par ailleurs, il est certain que des points de contact existeront entre le tram et les gares de la SNCB, je pense notamment à la gare des Guillemins et à la gare du Palais. Il semblerait, et le contraire nous aurait inquiété, que le projet tram tient compte de plusieurs points de contact avec le réseau SNCB.

Malheureusement, le tram ne peut pas attendre qu'une décision soit prise par la SNCB sur une éventuelle offre de RER.

³ J'interrogeais le Ministre Henry sur cette question le 17 mai.

⁴ Idem

Le Gouvernement wallon doit prendre les contacts nécessaires avec la SNCB afin de voir ce qui pourrait être réalisé pour le RER à Liège et pour que celui-ci soit coordonné avec le futur tram.

La Ville de Liège a également son rôle à jouer mais, comme pour d'autres dossiers, les mauvaises relations entre la Ville de Liège et la SNCB ne vont-elles pas hypothéquer sa cause ?

En conclusion, si nous approuvons la priorité qui est donnée au tram, il est essentiel d'avancer parallèlement sur d'autres dossiers qui conditionneront la réussite de ce projet.

Penser aujourd'hui au tram sans penser aux connections qui devront être assurées avec les lignes du TEC ou penser le tram et voir arriver un RER parallèle d'ici quelques années sans s'y être préparé serait une erreur colossale.

Le tram est une priorité mais les questions demeurent

Sur le financement

Depuis de nombreux mois, on annonce que le financement sera un PPP. Il devrait être de type DBFM (Design, Build, Finance and Maintain), ce qui en français se décline comme suit : le partenaire privé est chargé de la conception, de la construction, du financement et de l'entretien du futur réseau dans ses équipements techniques, en ce compris le matériel roulant. Autrement dit, dans ce cas de figure, le partenaire privé devra offrir un service clé sur porte au TEC qui, pour sa part, assurera la conduite des rames de tram. Cela signifie que l'achat et l'entretien du matériel roulant seront à charge du partenaire privé, l'exploitation restant au niveau de la SRWT et du TEC.

Je me pose tout de même les questions suivantes :

Quel partenaire privé va prendre le risque de concevoir le tram, de le construire, de le financer et de l'entretenir et tout cela, pour un budget estimé à 500 millions d'euros lorsqu'on sait, qu'ensuite, le TEC reprendra la main ? Comment le partenaire privé va-t-il pouvoir « s'y retrouver » et être intéressé par le projet ?

Par ailleurs, quel partenaire privé va vouloir remporter un marché qui pourrait être arrêté suite à des recours de riverains ou de soumissionnaires évincés ?

Ces questions sont totalement éludées par le Gouvernement. En effet, si celui-ci semble comprendre l'importance pour le partenaire privé de « s'y retrouver », il ne paraît pas conscient des risques que ce même partenaire va devoir encourir et des conséquences que cela devrait avoir sur le coût.

Lorsqu'on constate tout ce qui va être demandé au partenaire privé, n'y a-t-il pas un risque que le prix que celui-ci demande ne monte en flèche ? Vu les risques que celui-ci aura à supporter, cela n'est-il pas prévisible ?

Sur le tracé

Concernant le tracé, l'ébauche est connue mais le tracé précis se fait toujours attendre. **Il est pourtant urgent que le Gouvernement wallon se positionne afin que les riverains soient avertis et que les multiples dispositions qui devront être prises suite à cette décision puissent l'être.**

L'étude lancée dernièrement devrait prendre une année. À l'issue de celle-ci débutera seulement l'étude d'incidences qui devrait permettre in fine de valider le tracé définitif de la ligne et, sur cette base, la demande de permis unique.

Combien de temps cette étude d'incidences prendra-t-elle ?

Comment le Ministre compte-t-il s'y prendre pour limiter au mieux le risque de recours contre ce tracé ?

Va-t-on directement associer les riverains à la prise de décision ?

Dans un an, on connaîtra le tracé fin, puisqu'il est grosso modo connu, avec différentes variantes. Depuis le tracé d'André Antoine, puisque c'est de celui là qu'il s'agit (Ecolo ayant oublié ses promesses de tracé en croix depuis qu'il est entré au Gouvernement), nous en sommes donc toujours à différentes variantes de tracés qui sont connues grosso modo.

En conclusion, je pense que ce dossier repose sur de nombreuses données qui restent, à ce jour, encore trop aléatoires.

Le financement me semble bancal et fort incertain tandis que le tracé est toujours inconnu.

Aujourd'hui, on ne peut plus se contenter d'espérer qu'un opérateur privé prenne le risque de payer pour un tram dont il n'aura pas l'exploitation ni se contenter de connaître plus ou moins les différents tracés possibles.

Il est temps que des certitudes affluent.

2^{ème} partie : le dossier dont on ne parle plus

Le PUM

À coté du dossier du tram, il en est un, attendu depuis de nombreuses années, qui semble mis sur une voie de garage.

Lors d'une conférence de presse en février 2009, les Ecolos réclamaient pourtant le PUM et voulaient sa présentation rapide (rappelons que le PUM est une émanation du décret Daras).

Maintenant que cette formation a toutes les cartes en mains pour décider de sa publication, le PUM court encore et toujours de retards en retards et je crains fort qu'il ne fasse bientôt l'objet d'un enterrement de première, de deuxième voire de troisième classe.

Il n'y a toujours pas de rapport sur les incidences environnementales et l'outil de communication qui devrait permettre la mise à l'enquête publique n'est pas encore prêt.

Je suis bien consciente que le tram est prioritaire et que l'échéance de l'Expo 2017 doit retenir toute notre énergie, mais allons-nous devoir attendre la cérémonie de clôture de cette Exposition internationale pour envisager ce dossier ?

N'y a-t-il pas d'autres raisons qui empêchent de prendre une décision pour le PUM voulu et attendu par l'ensemble des communes de l'agglomération liégeoise ?⁵

L'ombre de CHB ne plane-t-elle pas sur cette mise au frigo ?

Le PUM valide CHB, il est une expression démocratique de 24 communes. Nous ne comprendrions pas que l'on méprise l'expression de ce qui préfigure à l'échelon de l'arrondissement liégeois.

⁵ Quoiqu'il en soit, dans sa réponse à ma question orale du 17 mai, Philippe Henry soulevait des éléments jamais évoqués jusqu'ici. Le Ministre parlait de « mise en conformité des textes disponibles avec le décret ». Pour lui, « le cahier des charges en vue de l'étude du PUM établi en octobre 2007 prend parfois des libertés importantes avec le prescrit légal. ».

Pourquoi ne pas avoir soulevé ces éléments plus tôt ? J'ai réellement l'impression que le Ministre cherchera, jusqu'au bout, la moindre excuse pour ne pas devoir approuver ce PUM pourtant tant souhaité.

3^{ème} partie : les dossiers à suivre

1) L'arrêt de l'ICE de la Deutsche Bahn à Liège, il y a urgence !

Le 21 décembre 2010 j'interpellais déjà le Ministre Henry sur la possibilité pour la Deutsche Bahn de relier Liège à Londres.

Un arrêt de l'ICE à Liège Guillemins pourrait en effet être un excellent moyen de faire décoller la gare de Liège Guillemins et ainsi attirer de nombreux voyageurs. Comment la Région wallonne compte-t-elle, dès lors, se positionner dans le cadre de cette nouvelle liaison ?

Ce lundi 30 mai 2011, nous déposons, avec mes collègues Fabrice Dreze et Gilles Foret, une motion pour que Liège devienne un arrêt de la future ligne Francfort/Londres⁶.

En effet, alors que près d'un demi-milliard d'euros ont été investis pour accueillir une ligne à grande vitesse à Liège Guillemins, il nous semble primordial et obligatoire de tout mettre en œuvre pour convaincre les dirigeants de la Deutsche Bahn qu'un arrêt à Liège peut être bénéfique pour l'entreprise allemande comme pour les citoyens liégeois.

Une gare qui se veut internationale ne peut passer à côté d'une telle opportunité. La même réflexion peut être faite pour Liège qui se veut être une Métropole.

D'autre part, les forces vives liégeoises, wallonnes et fédérales devraient insister auprès de la Deutsche Bahn sur le fait que la Ville de Liège compte plus de 195.000 habitants, que l'arrondissement en compte plus de 600.000 et que la Province de Liège est peuplée de plus d'un million d'habitants. Autant de clients potentiels pour la compagnie allemande donc.

Par ailleurs, n'oublions pas qu'un arrêt de cette liaison à Liège Guillemins serait un atout supplémentaire dans le cadre de la candidature de Liège pour accueillir l'Exposition Internationale en 2017.

Rappelons que près de 15.000 personnes ont signé la pétition lancée par l'asbl Urbagora « Pour l'arrêt en gare de Liège des trains reliant Londres et l'Allemagne ». Compte tenu de sa position géographique, une telle liaison est primordiale pour notre Ville.

Si nous pouvons concevoir que la SNCB ne finance pas la concurrence, il faut alors que d'autres pouvoirs prennent le relais (les investissements sont relatifs, on parle notamment d'un quai à aménager et dont le coût serait de 2 millions d'euros).

⁶ En annexe.

2) Le plan d'investissements de la SNCB

Le plan d'investissements que la SNCB devrait présenter pour le 31 janvier 2012 au plus tard est un autre dossier qu'il conviendra de suivre attentivement dans les prochaines semaines.

Lors du dernier conseil communal j'ai souhaité interpeller le Collège pour voir ce que Liège comptait demander comme investissements.

En effet, les trois sociétés du groupe SNCB (Infrabel, SNCB et SNCB Holding) planifient leurs investissements dans le domaine ferroviaire au moyen de plans pluriannuels d'investissements. Le plan actuel est le plan 2001-2012.

Les contrats de gestion actuels mentionnent un nouveau plan d'investissements 2013-2025, à élaborer par le groupe SNCB, au plus tard pour le 31 janvier 2012 afin de réaliser les objectifs de croissance du transport ferroviaire fixés par le Gouvernement.

Infrabel devrait donc présenter, dans les mois à venir, son prochain plan d'investissements qui sera valable pour la période 2013-2025. Celui-ci devrait permettre à la SNCB d'identifier les grands investissements ferroviaires à réaliser dans le Pays.

Préalablement à la présentation de ce plan, il s'agit donc d'identifier ces « priorités d'investissements ».

C'est donc maintenant qu'il faut y réfléchir. En effet, une fois que le plan d'Infrabel aura été présenté, il sera beaucoup plus difficile de demander d'autres gros investissements à la SNCB. Les autorités communales liégeoises et wallonnes doivent en être conscientes.

Il faut que la Ville mène une réflexion stratégique pour identifier les investissements souhaitables, souhaités et nécessaires pour Liège.

Le Gouvernement wallon ne doit pas oublier Liège dans la vision stratégique de la Wallonie au niveau ferroviaire qui doit être proposée et qui doit mettre en évidence les investissements prioritaires pour le plan d'investissements du groupe SNCB.

Par ailleurs, comme le rappelait le Bourgmestre en réponse à mon interpellation, les conclusions du PUM font largement référence à la valorisation du réseau ferroviaire. **Dans ce dossier-ci également il est donc essentiel que le PUM soit enfin validé par le Gouvernement wallon.**

3) Le Centre de formation pour sportifs de haut niveau

Je vais revenir maintenant sur un de mes dossiers fétiches depuis de nombreux mois, le Centre de formation pour sportifs de haut niveau.

Durant de nombreuses semaines, et à coups d'interpellations et de motion, j'ai secoué le cocotier liégeois pour que notre Ville dépose sa candidature. Elle l'a fait, non sans mal.

La candidature portée par le consortium liégeois (Université – Province – Ville de Liège et Ville de Seraing) reste la meilleure option possible pour l'accueil de ce futur Centre. Je l'ai déjà fait remarquer à maintes reprises.

Ce qui m'a inquiétée dans le dossier, ce qui fut l'objet de nombreuses questions et autres communiqués, c'était la composition du jury, la manière dont les experts avaient été choisis et la manière dont ce jury allait rendre son avis tant attendu, avis qui devait guider le choix du Ministre et du Gouvernement.

Quelle ne fut pas ma surprise et ma déception lorsque nous apprenions le mardi 24 mai 2011, soit le jour de la présentation des dossiers par les trois Villes encore en lice, que le jury décidait de ne pas décider.

La rapidité avec laquelle le jury a décidé de se prononcer est aberrante.

Par ailleurs, **cette non décision est une véritable déception car le dossier liégeois est objectivement le meilleur.**

Que ce soit en termes d'infrastructures et d'économies substantielles qui seraient réalisées, ou encore la proximité immédiate d'un hôpital universitaire mondialement renommé, les raisons évidentes ne manquaient pas pour un choix aisé. Elles ont déjà été longuement développées et nous ne voulons pas revenir sur celles-ci aujourd'hui.

Le week-end précédent la présentation des dossiers, des journalistes indépendants n'hésitaient pas à donner une cote de 8,5/10 au dossier liégeois, ce qui en faisait le favori. Louvain-La-Neuve obtenant une cote de 7/10, tandis que Mons se voyait créditer d'un 6/10.

Il semblait donc évident que le choix se porterait, soit sur Liège, soit sur Louvain. D'après de nombreux articles publiés le lendemain de la non décision du jury, tous les jurés s'étaient entendus pour dire que la candidature de Mons n'était pas suffisante et qu'il fallait la classer en 3^{ème} position. Lorsqu'on sait que quatre experts ont classé Liège en 1^{ère} position, LLN en 2^{ème} et Mons en 3^{ème}, une majorité donc vu que 7 experts (et non 8) ont finalement voté ; lorsqu'on sait également que deux experts ont classé LLN en 1^{ère} position, Liège en 2^{ème} et Mons 3^{ème}, c'est qu'un dernier expert a classé LLN en 1^{er}, Mons en 2^{ème} et Liège en 3^{ème} position !

C'est ce vote, plaçant Liège en 3^{ème} position qui met les deux Villes ex aequo.

N'est-on pas en droit de s'interroger sur ce résultat ?

Ne nous a-t-on pas fait prendre des vessies pour des lanternes en nous faisant croire qu'un jury indépendant allait trancher ?

Ce jury a donc décidé de ne pas décider et de refiler la patate chaude au Gouvernement.

La décision sera donc ultra politique.

Quoiqu'il en soit, j'ai maintenant un souhait et une crainte.

Mon souhait, c'est que les Ministres liégeois du Gouvernement de la Communauté française, fort silencieux depuis le début de la procédure, défendent le plus ardemment possible la candidature de Liège.

Dans ce cadre, même si ce dossier est de la compétence de la Communauté française, les Ministres liégeois du Gouvernement wallon ont également un rôle crucial à jouer. À ce titre, le Ministre de l'aménagement du territoire est sans doute celui sur les épaules duquel une grande partie du succès liégeois pourrait se construire. C'est en effet à lui qu'il incombera d'accorder les permis pour la construction des quelques nouveaux bâtiments qui seront nécessaires pour le futur centre de formation pour sportifs de haut niveau. C'est d'ailleurs le seul Ministre liégeois des deux Gouvernements qui était présent lors de la présentation officielle du projet au Palais provincial le 2 avril dernier.

Ma crainte, c'est que ce dossier ne soit échangé contre un autre dans le cadre d'un marchandage politique.

Par ailleurs, je m'interroge sur les éléments supplémentaires que les Villes apportent pour leur candidature. J'ai l'impression que l'on assiste à une véritable surenchère.

Aussi, lors du dépôt de la candidature de Liège, la Province de Liège annonçait apporter 6 millions d'euros pour le projet, là où la Province de Brabant wallon n'en amenait que 5.

Depuis lors, on apprenait que cette même Province du Brabant wallon était prête à s'aligner sur celle de Liège pour soutenir le projet néolouvaniste. Plus tard encore, elle parlait d'un montant de 7 millions.

Y a-t-il une limite ?

J'ai pris un exemple, mais que se passera-t-il si demain, la Ville d'Ottignies annonce mettre 2 millions supplémentaires et 3 équivalents temps plein pour la gestion journalière ? Liège va-t-elle mettre 2,5 ou 3 millions en plus et ajouter 4 ou 5 équivalents temps plein ?

Je pense que cette surenchère n'est pas positive et ne va pas dans l'esprit de ce qui était demandé et attendu par les sportifs.

La question de la prise en compte de ces apports par le Gouvernement de la Communauté française peut être posée et mérite réflexion.

Il faudrait également que la Ville de Liège et le Bourgmestre nous informent des décisions à venir.

Annexes.

5 Questions orales de Christine Defraigne à
Philippe Henry - 17 mai 2011

+ Motion « Pour que Liège devienne un arrêt de la
future ligne Francfort/Londres –

Avec F. Dreze et G. Foret – 30 mai 2011

+ Interpellation « Prochain plan d'investissements
de la SNCB » - 30 mai 2011

1. La réorganisation des lignes du TEC Liège suite à l'arrivée du tram ;
2. La cohabitation entre tram et RER à Liège ;
3. La possibilité, à Liège, de relier l'hôpital de la Citadelle et la Place Vivegnis par un téléphérique ;
4. La publication du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise ;
5. La possibilité pour l'ICE de la Deutsche Bahn de s'arrêter à Liège ;
6. Pour que Liège devienne un arrêt de la future ligne Francfort/Londres ;
7. Le prochain plan d'investissements de la SNCB.

Question orale de Christine Defraigne à Philippe Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, relative à la réorganisation des lignes du TEC Liège suite à l'arrivée du Tram

Le Tracé du futur tram de Liège n'est pas encore connu avec précision mais les grandes lignes semblent maintenant être définies.

Si l'axe « Jemeppe-Coronmeuse » semble être celui qui verra le jour, il paraît évident que les lignes du TEC devront être repensées.

En effet, celles-ci devraient être réorganisées afin de compléter, au mieux, l'offre de tram qui existera.

Une réflexion sur le futur des lignes du TEC Liège est-elle d'ores et déjà menée au sein du TEC Liège, de la SRWT ou de votre cabinet ?

Le cas échéant, qu'en ressort-il ?

Quelle est votre opinion sur les synergies qui devraient exister entre les lignes de bus et le tram ?

Par ailleurs, une réflexion est-elle menée pour intégrer les Bus à Haut Niveau de Service dans l'offre de transport à Liège ? Quelle place ceux-ci pourront-ils prendre entre le tram et les bus ?

Christine Defraigne

Question orale de Christine Defraigne à Philippe Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, relative à la cohabitation entre tram et RER à Liège

De voix de plus en plus nombreuses s'élèvent en cité ardente pour défendre l'arrivée d'un RER sur les lignes de la SNCB déjà existantes et plus particulièrement sur l'axe Flémalle-Herstal.

Pour cela, il semblerait qu'il soit intéressant de rouvrir, de réimplanter certaines gares, qui seraient donc de futurs arrêts de ce RER.

Par ailleurs, le tracé du futur tram serait assez similaire à ce RER, puisque, outre le premier axe « Guillemins-Coronmeuse » ou « Val Benoît-Coronmeuse », le tram devrait relier Jemeppe et Herstal.

Ce RER ne ferait-il pas double emploi avec le Tram ?

Si ces deux options pouvaient être réalisées et réalisables, faudrait-il les garder ou choisir l'une des deux ?

Dans le cas d'un choix à devoir effectuer, lequel des deux projets recueille vos préférences ?

Quelle solution préconisez-vous ?

Christine Defraigne

Question orale de Christine Defraigne à Philippe Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, relative à la possibilité, à Liège, de relier l'hôpital de la Citadelle et la place Vivegnis par un téléphérique

Le tracé du futur tram de Liège n'est pas encore connu avec précision mais les grandes lignes semblent maintenant être définies et il paraîtrait que le tram passera par la place Vivegnis.

Par ailleurs, le Centre Hospitalier Chrétien (CHC) de Liège devrait déménager sous peu sur le site de « Patience et Beaujonc » à Glain.

Il semblerait que si le tram devait connaître une deuxième phase de travaux, ce site serait prioritairement desservi.

Confirmez-vous cette information, vous qui appartenez au parti Ecolo, qui fut jadis partisan d'un tracé en croix ?

Dans un second temps donc, le tram desservirait le CHC, tandis que l'hôpital de la Citadelle serait toujours empêtré dans ses problèmes actuels de circulation. L'hôpital de la Citadelle serait donc doublement pénalisé.

Des voix se font donc d'ores et déjà entendre avec l'idée de relier la place Vivegnis et l'hôpital de la Citadelle par un téléphérique.

Connaissez-vous ce projet ?

Le cas échéant, quelle est votre opinion sur cette option qui permettrait, en un seul lieu, la Place Vivegnis, de relier, tram, train et téléphérique ? Ne serait-ce pas là un magnifique exemple d'intermodalité ?

Christine Defraigne

Question orale de Christine Defraigne à Philippe Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, relative à la publication du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise

Le 21 décembre 2010, je vous posais une question écrite sur « L'adoption du Plan Urbain de Mobilité de l'agglomération liégeoise ».

Je vous demandais, entre autres, ce qu'il s'était dit au sujet du PUM lors de la conférence des Bourgmestres de Liège qui s'était tenue début décembre 2010.

En synthèse, vous me répondiez « Il faut donc maintenant synthétiser tout cela et en tirer les orientations majeures à proposer à l'approbation du Gouvernement. Je compte proposer en même temps au Gouvernement de lancer un Rapport sur les incidences environnementales du PUM, ce qui est une démarche légère mais nécessaire pour sécuriser le dispositif. Il faudra aussi concevoir un outil de communication qui permette la mise à l'enquête publique du document sans que les citoyens se perdent dans un labyrinthe trop compliqué. ».

Dans les colonnes du Soir le 25 janvier 2011, vous ajoutiez que le PUM « doit repasser devant le comité d'accompagnement pour évaluer la dernière partie du travail puis devra être adopté par le Gouvernement avant d'être soumis aux communes. C'est une question de mois. ».

Il y a donc bientôt 4 mois que vous avez déclaré que le PUM devait repasser devant le comité d'accompagnement.

Est-ce maintenant chose faite ?

Le PUM est-il sur la table du Gouvernement ?

Avez-vous proposé au Gouvernement de lancer un Rapport sur les incidences environnementales du PUM ?

Combien de temps celui-ci va-t-il prendre ?

Qu'entendez-vous par « Ce qui est une démarche légère » ?

Cela ne risque-t-il pas de ralentir, encore plus, la publication du PUM ?

L'outil de communication devant permettre la mise à l'enquête publique du document tout en assurant une compréhension aisée par la population, et dont vous faisiez mention, est-il prêt ?

Que contient-il ?

Christine Defraigne

Question orale de Christine Defraigne à Philippe Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, relative à la possibilité pour l'ICE de la Deutsche Bahn de s'arrêter à Liège

Le 21 décembre 2010, je vous posais une question écrite sur « La possibilité pour la Deutsche Bahn de relier Liège à Londres ».

Dans votre réponse, vous m'indiquiez que « La décision ou non d'effectuer un arrêt à Liège Guillemins appartient à l'Entreprise ferroviaire organisatrice de ces trains. ».

Vous ajoutiez que des contraintes techniques d'enregistrement et de sécurité existaient également pour embarquer des voyageurs à destination de Londres.

Vous me répondiez en outre qu'en « ce qui concerne la mise en service d'une éventuelle relation entre Liège et Londres, il est clair que cela constituerait un atout majeur pour le bassin liégeois » et que dans ce sens vous avez sollicité « auprès de la Deutsche-Bahn une information quant à la possibilité d'assurer une desserte de Liège-Guillemins ».

Confirmez-vous qu'un arrêt à Liège Guillemins de l'ICE reliant Cologne à Londres serait un avantage considérable pour Liège et que cela rendrait à la gare un caractère international ?

Ne pensez-vous pas que cet arrêt et cette liaison pourrait être un argument de poids dans le cadre de la candidature de Liège pour l'organisation de l'Exposition Internationale de 2017 ?

Êtes-vous au courant de la pétition circulant et intitulée « Pour l'arrêt en gare de Liège des trains reliant Londres et l'Allemagne » ?

Avez-vous obtenu et analysé l'information que vous souhaitiez de la Deutsche-Bahn quant à la possibilité d'assurer une desserte de Liège-Guillemins ?

Christine Defraigne

Pour que Liège devienne un arrêt de la future ligne Francfort/Londres

Motion déposée par C. Defraigne, F. Dreze et G. Foret : Conseillers Communaux MR à Liège.

Conseil communal du 30 mai 2011.

Considérant que la compagnie des chemins de fer allemande Deutsche Bahn voudrait lancer, dès 2013, une liaison entre Londres et Francfort et Amsterdam via le tunnel sous la manche et qu'elle voudrait lancer trois liaisons qui desserviraient également les gares de Bruxelles, Cologne et Rotterdam ;

Considérant que, fin 2013, la Deutsche Bahn entend proposer trois allers-retours quotidiens entre Francfort et Londres, en passant par Cologne, Bruxelles et Lille ;

Considérant que la compagnie allemande Deutsche Bahn estime à plus d'un million par an le nombre de passagers potentiels à destination de Londres depuis le bassin économique de l'Ouest de l'Allemagne, autour de Francfort et Cologne ;

Considérant que près d'un demi-milliard d'euros ont été investis pour accueillir une ligne à grande vitesse à Liège Guillemins ;

Considérant que le statut de Métropole pour Liège et de gare internationale pour la gare des Guillemins passe indéniablement par des liaisons comme celle qui pourrait être mise en place par la Deutsche Bahn ;

Considérant qu'il est primordial pour Liège, vu sa position géographique, d'être intégrée dans le réseau à grande vitesse européen ;

Considérant que la Ville de Liège compte plus de 195.000 habitants, que l'arrondissement de Liège en compte plus de 600.000, que la Province de Liège est

peuplée de plus d'un million d'habitants et que la Deutsche Bahn pourrait donc y voir autant de clients potentiels ;

Considérant que la gare des Guillemins se situe dans un quartier d'affaire auquel plusieurs projets devraient amener un attrait grandissant, qu'elle est située à seulement quelques minutes à pied du Centre Ville de Liège et à une petite dizaine de minutes d'une Université, d'un hôpital universitaire mais également d'un parc scientifique en expansion constante ;

Considérant les potentialités économiques qu'un arrêt de la ligne Francfort-Londres représenterait au regard des indéniables atouts de Liège en termes de transport, de logistique et de biotechnologies, secteurs porteurs en Allemagne ;

Considérant que plus de 36.000 voyageurs fréquentent déjà quotidiennement la gare des Guillemins ;

Considérant qu'en ce qui concerne la Deutsche Bahn International, quatre rames à grande vitesse ICE desservent déjà aujourd'hui la cité ardente dans le cadre du service rapide entre Bruxelles et Francfort ;

Considérant la position adoptée le 20 mai 2011 par les présidents des quatre fédérations provinciales ;

Considérant que l'arrêt en gare de Liège Guillemins de cette ligne serait un atout considérable dans le cadre de la candidature de Liège à l'organisation de l'Exposition Internationale de 2017 ;

Considérant la qualité de l'offre culturelle et éducative que Liège propose ;

Considérant que plus de 14.000 personnes ont signé la pétition « Pour l'arrêt en gare de Liège des trains reliant Londres et l'Allemagne » lancée par l'asbl Urbagora ;

La Ville de Liège :

- Décide de s'engager à agir, dans la mesure de ses compétences, en faveur de l'arrêt à Liège Guillemins des trains reliant Londres et l'Allemagne ;
- Demande au Gouvernement belge d'œuvrer dans ce sens ;
- Invite la SNCB à manifester son intérêt sachant que ces trains sont censés emprunter la ligne à grande vitesse passant la gare de Guillemins ;

Interpellation de Christine Defraigne, Conseiller communal du groupe MR, au Conseil Communal du 30 mai 2011 et relative au prochain plan d'investissements de la SNCB

Date : Le lundi 30 mai 2011

Sujet : Le prochain plan d'investissements de la SNCB

Auteurs : Christine Defraigne – Conseiller communal du groupe MR

Monsieur le Bourgmestre,

Les trois sociétés du groupe SNCB (Infrabel, SNCB et SNCB Holding) planifient leurs investissements dans le domaine ferroviaire au moyen de plans pluriannuels d'investissements. Le plan actuel est le plan 2001-2012.

Les contrats de gestion actuels mentionnent un nouveau plan d'investissements 2013-2025, à élaborer par le groupe SNCB, au plus tard pour le 31 janvier 2012 afin de réaliser les objectifs de croissance du transport ferroviaire fixés par le Gouvernement.

Infrabel devrait donc présenter, dans les mois à venir, son prochain plan d'investissements qui sera valable pour la période 2013-2025. Ce plan devrait permettre à la SNCB d'identifier les grands investissements ferroviaires à réaliser dans le Pays. Préalablement à la présentation de ce plan, il s'agit donc d'identifier ces « priorités d'investissements ».

Monsieur le Bourgmestre,

- ✓ La Ville mène-t-elle une réflexion stratégique pour identifier les investissements souhaitables, souhaités et nécessaires pour Liège ?
- ✓ Le cas échéant, comment cette réflexion est-elle menée ?

- ✓ Quels sont, selon-vous les investissements à demander à la SNCB pour Liège ?
- ✓ Êtes-vous conscient, qu'une fois que le plan d'Infrabel aura été présenté, il sera beaucoup plus difficile de demander d'autres (gros) investissements à la SNCB ?
- ✓ Comment la Ville de Liège entend-elle obtenir d'Infrabel des investissements pour des projets Liégeois ?

Je vous remercie.

Christine Defraigne
Conseiller communal