

Enfin, il est également utile de rappeler que le transport ferroviaire de marchandises est un secteur libéralisé, ce qui réduit bien entendu la possibilité d'intervention des autorités publiques en la matière.

**M. le Président.** - La parole est à M. Dodrimont.

**M. Dodrimont (MR).** - Je remercie M. le Ministre pour le caractère complet de sa réponse.

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

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de Mme Defraigne à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le coût du tram liégeois ».

La parole est à Mme Defraigne pour poser sa question.

**Mme Defraigne (MR).** - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, le 31 janvier 2013, le journal *l'Écho* nous apprenait que le tram liégeois devrait coûter plus d'un milliard d'euros puisque, je cite : « l'inspection des finances a estimé à 41 millions la première redevance à payer à l'opérateur privé en 2017 et la dernière à 45,6 millions en 2043. Sur 27 ans, le projet coûtera au moins 1,1 milliard. Les quatre consortiums sélectionnés toucheront chacun au moins 1,2 million d'euros, quelle que soit l'issue du projet ».

Validez-vous cette estimation de l'inspection des finances ? Pouvez-vous me confirmer que vous avez demandé au Gouvernement wallon de s'engager à préfinancer ou à rembourser à la SRWT le coût des déplacements des impétrants, soit un coût de 9 millions d'euros ? Quelle est l'attitude du Gouvernement wallon ? Confirmez-vous que la région devra payer une indemnité compensatoire d'1,2 million hors TVA aux quatre consortiums pour l'établissement de l'offre, et ce quelle que soit l'issue du projet Tram ? Il s'agit de trois consortiums si l'on en retient un, ou quatre consortiums si on n'en retient aucun.

Confirmez-vous que votre collègue, M. Antoine, suggère que la mise en service du tram soit reportée ? Confirmez-vous que M. Demotte souhaite avoir l'assurance que le PPP ne sera assigné avec le partenaire qu'une fois le permis unique purgé de tout recours en suspension et donc en annulation ? Quel calendrier ? Quel délai pour que le permis soit purgé de tout recours en suspension et annulation ? Ce n'est pas uniquement le délai du Conseil d'État.

Quand l'étude d'incidence environnementale sera-t-

elle terminée ? Quand pourra-t-on présenter un tracé définitif ?

J'aurais aussi souhaité connaître votre opinion par rapport aux propositions qui ont été formulées par un ingénieur liégeois, M. Harnould. C'était dans *la Dernière Heure* du 6 février, mais aussi récemment dans *la Gazette*. Cet ingénieur préconise l'idée de l'abandon d'un dépôt de maintenance à Bressoux. Est-il exact que le pont Atlas n'est pas configuré pour accueillir la masse du tram surtout en cas de croisement des rames, ce qui représenterait un poids de 180 tonnes ?

Si l'on abandonne l'idée de l'entrepôt de maintenance à Bressoux, qu'avons-nous alors comme solution ? Quel est l'impact financier du passage sur le pont Atlas ? Cet ingénieur a proposé une solution alternative à Sclessin et un centre de maintenance à Tilleur. Est-ce envisageable ? Est-ce moins onéreux ? Que pensez-vous également de cette analyse qui considère que seules dix rames suffiraient au lieu des 31 prévues ? Et ce en prévoyant un croisement de rames partant toutes les dix minutes entre la place Général Leman et Saint-Léonard, là où, selon lui, la demande est la plus forte.

Voilà mes quelques questions, Monsieur le Ministre.

**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. - Madame la Députée, dans votre dernière question, toutes les idées sont respectables et recevables, mais il y a un temps pour la discussion, pour l'analyse, pour les idées, et il y a un temps pour la décision et un autre pour la mise en œuvre. Il est clair qu'on ne va pas revenir sur la mise en question du tracé, la location du dépôt ou que sais-je. Nous en sommes à quelques jours du dépôt de la demande de permis. On ne va donc pas reconsidérer toute la configuration du trajet. L'étude d'incidences est terminée. C'est ce qui va permettre le dépôt de la demande de permis. En parallèle de cela...

*(Réaction de Mme Defraigne)*

L'étude d'incidences est totalement terminée et en parallèle de cela, il y a évidemment la décision à prendre par le gouvernement sur le cahier des charges, ce qui est à l'ordre du jour du gouvernement de cette semaine. Nous avons attendu d'avoir l'avis de l'ICN sur le montage financier.

Nous sommes dans un calendrier qui reste très soutenu, très serré, qui permettra donc que les offres des candidats puissent être rendues courant de cette année. S'en suivra une période de négociation avec les candidats pour pouvoir choisir le partenaire et attribuer le marché courant 2014 et donc démarrer les travaux dès la fin 2014. On est donc bien dans le calendrier tel qu'il avait été prévu et permettant la mise en exploitation commerciale en 2017. Je rappelle que nous sommes

dans une procédure de marché public négociée avec publicité européenne et que l'appel à candidature a été publié en juillet 2012.

Concernant l'ICN, des discussions sont toujours en cours et le dossier évolue en fonction de celles-ci. Un des objectifs du gouvernement, en choisissant le partenariat public-privé, était la déconsolidation du projet. Cet objectif semble pouvoir être rencontré à plus de 88 %. Une discussion porte sur une petite partie des aménagements. Ce sont ces discussions qui sont en cours avec l'ICN et le gouvernement pour pouvoir adopter définitivement le cahier des charges et donc passer à l'étape suivante de la procédure de marchés publics.

Par rapport à certaines informations publiées dans la presse, je lis que le tram coûterait au moins 1,2 milliard d'euros, que les 4 consortiums sélectionnés toucheront chacun au moins 1,2 million d'indemnités quelle que soit l'issue du projet, que la région devra payer ces indemnités... Sans vouloir porter atteinte à la réputation de certains des auteurs de ces articles, je dois ramener certaines informations à la réalité des choses. Le tram ne coûtera pas 1,2 milliard d'euros. Le coût réel du tram de Liège sur 27 ans s'élève environ à 600 millions d'euros valeur 2013. C'est approximatif puisque les offres donneront un montant précis. Le coût sera précisé à la signature du contrat PPP puisque tous les chiffres circulant à l'heure actuelle ne constituent que des estimations. J'ai déjà donné cette image, c'est comme si vous achetiez une maison 100 000 d'euros, vous faites un prêt de 100 000 euros. C'est la même chose. Il est évident que l'argent de dans 30 ans n'est pas tout à fait le même argent que celui d'aujourd'hui. On mélange des pommes et des poires.

**Mme Defraigne (MR).** - Je ne veux pas vous interrompre, mais c'est parce que le débat revient constamment. Je me souviens que lorsqu'on a eu ce débat avec M. Antoine, c'est exactement la même réponse qui a été donnée. Votre maison de 100 000 euros, vous la payez en annuités et cela revient plus cher. C'est parce qu'on a l'impression que c'est un éternel recommencement avant le commencement. C'est par le biais du coût que certains voudraient détricoter le projet du tram.

**M. Henry,** Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité. - C'est bien pour cela qu'inlassablement je répète les mêmes arguments. Cela dit je ne peux pas partager votre constat qu'on répète sans cesse les mêmes débats avant de démarrer. On est très « démarré » et très avancé dans ce projet. Des travaux considérables ont été menés par des bureaux d'études, par la Ville de Liège, par le groupe TEC et la SRWT et l'on est maintenant très avancé puisque la particularité aussi d'un projet PPP, c'est qu'il y a beaucoup de travail avant la conclusion du partenariat car il faut des garanties très précises, des tracés extrêmement précis... D'où toutes les réunions

d'information, l'étude d'incidence. Tout cela a été mené. Nous sommes très avancés déjà dans le projet.

Les quatre consortiums sélectionnés ne toucheront pas chacun 1,2 million d'euros d'indemnités quelle que soit l'issue du projet. Il est effectivement prévu des indemnités compensatoires afin de garantir la qualité des offres reçues, mais ces indemnités ne seront dues qu'au consortium ayant remis une offre, uniquement si cette offre a été jugée régulière, uniquement aux consortiums non retenus. Ces trois conditions sont cumulatives. Ce n'est pas la région par ailleurs qui paiera ces indemnités, mais le consortium auquel le marché sera attribué.

Par ailleurs, je n'ai pas connaissance de calculs réalisés par l'inspection des finances, dont ce n'est d'ailleurs pas le rôle. Sans doute cet aspect ne correspond-il pas à un élément précis.

Concernant le déplacement des impétrants, la demande de la SRWT s'est calquée sur le mécanisme mis en place par le gouvernement quant aux études juridiques du tram. Il s'agit donc effectivement de demander la garantie de la région pour la réalisation d'une partie des déplacements des impétrants. Cette partie des travaux doit être anticipée pour permettre justement le maintien du calendrier. Ces travaux techniques, tout comme les différentes études du tram, seront ensuite revendus aux futurs PPPtistes dès que celui-ci aura été désigné par le Gouvernement wallon. Il y a donc une garantie très temporaire accordée par le gouvernement pour que ces travaux soient réalisés et permettent le respect du calendrier. Ils seront bien entendu pris en compte. Ce ne sont pas des coûts en dehors des annuités. Ils sont réintégrés dans les annuités dès que le PPP a été désigné.

Concernant les positions que vous imputez à certains de mes collègues du gouvernement, je ne ferai pas de commentaires sur ce point. Ce qui m'intéresse, ce sont les décisions du gouvernement. Nous en sommes maintenant à la décision sur le cahier de charges. Je pense qu'il peut intervenir très rapidement, sans doute cette semaine. En tout cas très prochainement.

Quant à la signature du contrat PPP qui ne devrait intervenir qu'une fois le permis unique purgé de tous recours en suspension, il s'agit effectivement de la proposition de la SRWT. Je la soutiens. Je rappelle que le délai pour déposer un recours en suspension au Conseil d'État est de 60 jours et que celui-ci n'est pas tenu à un délai de rigueur pour rendre un arrêt.

Enfin, concernant l'étude d'incidence, elle est terminée. Le tracé définitif a déjà fait l'objet d'une présentation à la Commission réunie du Conseil communal de Liège à laquelle j'étais présent d'ailleurs. C'était l'occasion d'un débat supplémentaire avec les élus locaux au niveau de la Ville de Liège.

C'est un des éléments, une occasion supplémentaire, bien entendu du débat, notamment avec les élus locaux au niveau de la Ville de Liège.

Voilà, Madame la Députée, pour les derniers éléments sur ce dossier.

**M. le Président.** - La parole est à Mme Defraigne.

**Mme Defraigne (MR).** - J'ai déjà utilisé mon temps de parole, mais je vous remercie pour les précisions qui s'apparentent parfois à des mises au point. Il ne vous appartient pas, dites-vous, de commenter ce que vos collègues disent. Cela percole dans la presse et donne quand même une impression chaque fois d'incertitude ou de remise en question pour des raisons de tiraillements politiques.

Je sais bien que le recours est de 60 jours pour une suspension en annulation lorsque le permis est attribué. Comme vous le soulignez vous-même, imaginons un recours où on n'a pas de délai, la suspension peut intervenir, l'arrêt sur la suspension dans les mois qui suivent, mais on n'a pas de délai quant à une éventuelle annulation, ce qui reste évidemment toujours un danger.

Je note aussi que *exit* la solution alternative. Je prends acte de votre estimation du coût que vous réitérez. C'est clair qu'il faudra bien faire les comptes, le moment venu, en termes de calendrier, de tracé et de coûts. Nul doute que nous allons continuer à suivre ce dossier très attentivement.

Si je dois résumer, certains journalistes sont mal informés et se trompent lourdement. Cela, vous l'avez dit de façon plus feutrée, mais cela revient à cela. On leur fera savoir.

**QUESTION ORALE DE M. DODRIMONT À  
M. HENRY, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT,  
DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE  
LA MOBILITÉ, SUR « LE BILAN DE  
L'OPÉRATION NOCTAMBUS »**

**M. le Président.** - L'ordre du jour appelle la question orale de M. Dodrimont à M. Henry, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité, sur « le bilan de l'opération Noctambus ».

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

**M. Dodrimont (MR).** - Monsieur le Président, Monsieur le Ministre, chers collègues, on connaît cette opération qui permet en toute sécurité aux personnes qui, la nuit de la Saint-Sylvestre, ont peut-être fêté de façon trop arrosée l'événement du passage d'une année à l'autre.

Cela étant, cette opération existe depuis 25 ans, parfois on peut avoir quelques inquiétudes sur sa pérennité.

J'aimerais, Monsieur le Ministre, connaître les résultats de l'opération de cette année. Peut-on avoir un chiffre d'usagers qui ont utilisé le service ? Pouvez-vous nous parler quelque peu du budget de l'opération ? Y a-t-il eu des incidents à déplorer ? Y a-t-il eu un parallèle qui a été réalisé entre cette opération et les accidents de la route puisque si elle a été mise en place, cette opération, c'est évidemment pour espérer une diminution des accidents de la route ? Peut-on aussi avoir votre avis sur l'évolution des comportements vers plus de responsabilités au volant ?

J'aimerais en tous les cas recueillir quelques précisions sur cette opération et sur ses conséquences ?

**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. - Monsieur le Député, pour la 25<sup>e</sup> année consécutive, le groupe TEC a mis en place l'opération Noctambus à l'occasion de la Saint-Sylvestre.

Pour rappel, cette opération propose la gratuité la nuit du 31 décembre de 19 à 7 heures du matin. Sur 60 services spéciaux qui ont desservi les principaux lieux de fête dans les cinq provinces wallonnes, les centres-villes, les discothèques, les restaurants, toutes les lignes régulières qui ont fonctionné selon l'horaire normal du 31 décembre au 1<sup>er</sup> janvier.

Plus ou moins 100 membres du personnel se sont portés volontaires dans tous les TEC pour assurer ces circuits spéciaux. Au total, 600 personnes étaient en service pendant la nuit du Nouvel An. C'était quand même aussi l'occasion de leur rendre hommage parce que c'est un véritable engagement de leur part également.

Au total, 36 000 personnes ont bénéficié de la gratuité. Le coût total de cette opération s'élève à 200 000 euros. L'opération s'est déroulée sans incident dans une ambiance très positive.

Il n'est pas très possible d'établir de lien direct entre la mise en place de ces services et une diminution des accidents de la route. En effet, cela reviendrait à savoir si l'absence d'un tel service aurait engendré davantage d'accidents. C'est quasiment impossible à chiffrer.

Je rappelle également qu'il ne s'agit pas de la seule action ayant cet objectif en cette période de l'année. Il y a l'action des Responsable Young Drivers, l'accompagne BOB, et cætera. Il s'agit d'une problématique globale gérée par l'IBSR, mais il me paraît bien entendu que cette action est très utile et très positive et d'ailleurs unanimement appréciée par l'ensemble des usagers.