

QUESTION ORALE DE MME DEFRAIGNE A M. DI ANTONIO, MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS ET DU BIEN-ETRE ANIMAL, SUR « L'ACCORD D'EUROSTAT SUR LE MONTAGE FINANCIER DU TRAM DE LIEGE »

Monsieur le Ministre, je n'ai pas eu l'occasion de vous interroger en séance publique la fois passée, parce que M. Henry vous avait posé une question juste avant que l'accord ne tombe. C'est peut-être utile de refaire maintenant un point technique. J'aurais voulu que vous me précisiez les modifications exactement acceptées par Eurostat à l'heure actuelle. Qu'est-ce ce qui a été décisif ? Qu'est ce qui a fait pencher la balance après les trois refus ? Je ne sais pas si une hirondelle fait nécessairement le printemps, mais cette acceptation d'Eurostat est-elle susceptible d'apporter de l'air frais à d'autres PPP, particulièrement en Wallonie ? Je ne demande pas nécessairement ailleurs, mais pensez-vous que cela peut créer un précédent et faire jurisprudence ? En réponse à une question en commission, vous aviez annoncé qu'un conseil de la SRWT allait être convoqué. Pouvez-vous faire un point sur les décisions prises par rapport à ce dossier ? Pour l'attribution du nouveau marché, trois noms sont en lice. Vu l'arrêt de la procédure en 2016, malgré l'offre du consortium, j'imagine – vous allez me confirmer ou me détromper – que les nouveaux soumissionnaires éventuels voudront ou exigeront des garanties de bonne fin avant de se lancer dans le projet. Est-ce prévu ? Comment seront-elles établies ? J'aimerais que vous m'en disiez plus à ce sujet. Par ailleurs, j'aurais souhaité avoir une estimation du cout. Où en est-on ? Les annuités sont annoncées à hauteur de 42 millions d'euros, mais vous ne pouvez pas vous prononcer pour le moment, car un certain nombre de travaux ont déjà été réalisés, de même que des études, ce qui diminuerait le cout. Quel est le montant exactement déjà engagé ? Quel type de travaux ? Pouvez-vous faire le point sur les travaux entrepris ? Par ailleurs, selon un article paru dans Le Vif/L'Express – on sait que celui-ci n'a pas toujours raison – du 24 février, les subsides wallons versés à Liège pour le futur tram devraient être remboursés. Qu'en est-il exactement ? Voilà toute une série de questions plus techniques.

Mme la Présidente. - La parole est à M. le Ministre Di Antonio. M. Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal. –

Madame la Députée, comme j'en ai déjà informé notre commission, Eurostat a confirmé l'avis formulé par l'ICN à propos du nouveau cahier des charges pour le tram de Liège, à savoir que ce dernier permettait bien un traitement comptable des flux liés au contrat en dehors du périmètre de la Wallonie. Notre stratégie consistant à repartir d'une page blanche porte ses fruits, puisqu'elle a permis d'aboutir à ce résultat positif. Ainsi que je l'avais annoncé, ces quelques mois ont permis de cerner définitivement les modifications susceptibles de remédier aux points bloquants du projet de contrat précédant. En particulier, Eurostat avait annoncé la publication d'un nouveau guide d'interprétation du règlement SEC 2010 et du manuel associé. Ce document a été publié officiellement en septembre 2016 et a permis d'obtenir ou de confirmer un nombre important d'éclaircissements. Le nouveau cahier des charges pour la mise en œuvre du tram de Liège n'est pas identique à celui du marché auquel a renoncé la SRWT, puisqu'il intègre directement les éléments identifiés comme répondant aux critères de déconsolidation d'Eurostat. Concrètement, les modifications apportées portent, par exemple, sur la méthode de calcul de l'indemnité en cas de résiliation anticipée. Des modifications plus substantielles ont également pu être apportées sans risquer de se mettre en porte à faux avec la législation sur le marché public. C'est essentiellement là que se trouvait le blocage. Comme le marché public précédent avait été engagé et qu'il y avait déjà une présélection – on savait déjà quelle allait être la société retenue – modifier le cahier des charges pour répondre aux avis préalables d'Eurostat risquait de vicier le marché, de faire en sorte de se retrouver dans une situation très difficile. Repartant

d'une page blanche, on a pu complètement rencontrer les remarques d'Eurostat. Cela n'aurait pas été possible en poursuivant avec le marché public précédent. Par exemple, le mécanisme de paiement a été revu en intégrant une redevance perçue par kilomètre parcouru, en remplacement du système de correction de la redevance de disponibilité décriée à trois reprises par Eurostat. Là aussi, on savait que l'on pouvait répondre à cela, mais pas dans un marché déjà quasiment fini. Il eut fallu – c'est facile à dire a posteriori – ne pas engager le marché précédent avant d'avoir eu l'avis d'Eurostat. Mais enfin, nous avons l'avis. Je ne vais pas charger mon prédécesseur par rapport à cela, puisqu'il avait l'avis favorable de l'ICN et que, en général, cela va de pair.

Le conseil d'administration de la SRWT s'est réuni le 15 mars dernier, pour valider le cahier des charges. Le nouveau cahier des charges prévoit les mêmes indemnités pour les soumissionnaires qui ne seront pas retenus au terme de la procédure que le cahier des charges précédent. On est toujours dans le même type de mécanisme. Quelqu'un qui sera soumissionnaire a droit, s'il n'est pas retenu, à une indemnité. Au-delà, aucune garantie juridique particulière ne peut leur être donnée. Néanmoins, l'accord d'Eurostat sur la déconsolidation du projet étant à présent obtenu, il s'agit d'un excellent signal donné aux soumissionnaires, au même titre que la possibilité de prolonger le permis pour cinq années, voté tout récemment en séance plénière du Parlement. Pourquoi est-ce arrivé par proposition parlementaire ? Parce que nous voulions que, au moment où les entreprises calculent leur prix aujourd'hui et décident ou pas de s'engager, elles aient les deux éléments : la certitude que l'on n'aurait plus un souci Eurostat nous amenant à reporter le projet et avoir des certitudes sur la prolongation, notamment du permis. Le coût des redevances dépendra naturellement des offres reçues, mais les modifications apportées ne sont pas de nature à modifier significativement le coût du projet. Les travaux préparatoires, préfinancés par la SRWT pour un montant de 44 millions d'euros seront valorisés, puisqu'ils étaient nécessaires à la construction de la future ligne de tram. Ces travaux sont aujourd'hui pratiquement finalisés. Quant aux subsides wallons évoqués, il s'agit d'un montant versé à la Ville de Liège en 2015, dans la perspective de travaux connexes aux infrastructures du tram à strictement parler, montant dont le Gouvernement a, effectivement, sollicité le remboursement. En effet, dans un souci de simplification, ces travaux dits hors configuration seront dorénavant financés directement par la SRWT. Ce mécanisme simplifié a été concerté avec la Ville de Liège et ne lui porte aucun préjudice, puisque l'ensemble des travaux sera bien réalisé et financé par la Wallonie, comme prévu. Ces travaux hors configuration, ce n'est plus la Wallonie qui donne de l'argent à la Ville de Liège pour le faire ; c'est la Wallonie qui donne de l'argent à la SRWT pour le faire. Cela revient au même.