

■ D'une semaine à l'autre |

Un tram-exhibition

Commentaire Bruno Boutsen

A l'heure où nos dirigeants se mettent à trouver des solutions à la crise, qu'elle soit politique ou économique, tant aux niveaux national qu'euro-péen, il est un dossier – liégeois – où trouver un accord équilibré semble quasi-mission impossible... Ce dossier, éminemment symbolique et politiquement chargé, c'est bien entendu celui du tram.

Un tram qu'il n'aurait jamais fallu abandonner à l'époque où la mode était au "tout à la voiture" et où, pour rappel, de véritables autoroutes urbaines ont défigurée la ville. Soit. Reste que la mobilité, que le bourgmestre de Liège Willy Demeyer (PS) compte parmi ses attributions et ses priorités – *"les trois éléments essentiels d'une métropole régionale sont la culture, l'enseignement et la mobilité"*, martèle-t-il – reste encore un des principaux points noirs de la région liégeoise.

Petite éclaircie dans la grisaille ambiante : il y a huit jours, deux semaines après une première tentative avortée, on nous annonçait – d'une manière d'ailleurs pour le moins confidentielle – qu'un "graaand accord" politique avait été trouvé, au sujet du tracé du futur tram. C'est que le temps presse – et ce n'est pas le ministre wallon en charge de la Mobilité Philippe Henry (Ecolo) qui dira le contraire – puisque les responsables de ce projet de création d'un *"mode de transport structurant"* au sein de l'agglomération liégeoise ont fait d'une éventuelle – et toujours hypothétique – Exposition internationale à Liège en 2017 leur *"dead line"*.

Cet accord, dont nous avons brièvement explicité les grandes lignes, porte sur les quatre points dits sensibles, à savoir le passage du tram dans le quartier des Guillemains, au cœur historique de Liège (en Féronstrée ou via les quais ?), à Herstal et la question du dépôt.

Sans refaire ici tout le débat sur le tracé de cette première ligne "de

fond de vallée", devant pour rappel relier à terme Seraing à Herstal en longeant la Meuse et dont le budget public est estimé à 500 millions d'euros, on ne peut que constater qu'il ne plaît pas à grand monde. Même au sein du comité de pilotage, les bourgmestres Frédéric Daerden et Alain Mathot n'ont pas caché leur inquiétude, voire leur déception, affirmant que ce projet ne doit pas concerner que Liège seule. Mais les deux vice-présidents de la fédération liégeoise du PS se sont heurtés au grand patron, Willy Demeyer, qui les a rappelés à l'ordre tout en confirmant le caractère non uniquement liégeo-liégeois du tram. Or, c'est bel et bien ici que le bât blesse. De plus en plus de voix – dont celles de l'ASBL urbAgora, relayée par la "Gazette", et de l'ingénieur liégeois Pierre Arnould – s'élèvent pour un recentrage de l'investissement sur le centre-ville liégeois et pour le développement, en parallèle, d'un véritable "réseau express", soit un RER provincial.

Alors, loin de nous l'idée de vouloir nous ériger en donneurs de leçons ou en experts, mais force est de constater l'empressement tout relatif – car il a fallu un an pour se mettre d'accord sur le tracé qui n'est défini que dans ses grandes options –, mais l'empressement quand même des dirigeants politiques dans ce dossier pourtant essentiel. En effet, les exemples étrangers montrent à profusion comment un tram peut transformer la ville et modifier le rapport de ses habitants à celle-ci. Or, ce tram bâclé – du moins du point de vue de son tracé puisqu'il oublie d'irriguer les quartiers peuplés et fait peu de cas d'une interconnexion/intermodalité pourtant bien nécessaire avec le train et le bus – semble ignorer cela. On en viendrait presque à souhaiter que l'échéance fixée de 2017 n'en soit plus une afin de corriger ce qui risque de ressembler à un tram-exhibition sans lendemain.