

La trame sociale du tram



« Le tram, assure l'échevin des Affaires sociales Benoît Dreze, ne sera pas un bus de luxe pour les nantis »... A condition qu'il y ait un tram, frémit-il. Il invite les Liégeois à l'unanimité sur le tracé. Entretien sur les enjeux sociaux.



CLIC SUR LA PHOTO POUR L'INTERVIEW DE BENOIT DREZE © T.B.

« **Le premier coup de pioche, dans trois ans, pour le chantier du tram va générer 2000 emplois directs et un retour économique indirect** », table l'échevin des Affaires sociales Benoît Dreze, en comptant la moitié du budget tram de 500 millions d'€ pour l'emploi et l'autre moitié pour l'infrastructure matérielle. Les enjeux sociaux, après trois ans de travaux et inauguration, concernent ensuite, poursuit-il, les personnes sans voiture « **le tram ne sera pas un bus de luxe et la Ville fera pression sur la Région et le privé du PPP (partenariat public privé) pour des tarifs alignés sur ceux du bus**

avec prix préférentiel pour seniors... », les femmes « **66% des navetteurs TEC** », les personnes à mobilité réduite (PMR) « **au sens large : accidentés, malades, mamans avec poussettes, personnes âgées, clients avec caddies, voyageurs avec valises. Car un accès de plain-pied aux rames depuis les quais a été garanti par le gouvernement wallon précédent, avec 2 à 5 cm maximum, horizontalement et verticalement, entre la bordure du quai et le véhicule** ». Les PMR, au sens large, comptent pour 30% de la population liégeoise : « **Actuellement, le taux de satisfaction sur les bus équipés d'une**

rampe d'accès n'est que de 50% pour au départ une ambition de 90%, car les rampes automatiques ne se déploient pas toujours. Le résultat est que les PMR prennent peu le bus ». Le tram aura aussi un impact urbanistique « **sur le logement dans le quartier en déclin de Sclessin, l'immobilier bureautique aux Guillemins et les commerces en Féronstrée qui deviendra piétonnier avec le tram** ». L'échevin tempère le risque d'augmentation des loyers « **car les promoteurs, explique-t-il, ne proposent pas que des logements de luxe à Liège où 50% des 107.000 emplois sont occupés par des habitants des communes périphériques. Cela-dit, le drame à Léopold montre qu'il y a intérêt à avoir des logements sûrs et salubres** ». La politique sur le privé peut aussi éviter les dérapages fonciers « **tant que faire se peut** » selon lui, « **via l'octroi des permis de bâtir et une vigilance sur l'obligation d'afficher les loyers** ». Quid de la rive droite « **étrangement non titillée** », nous dit Gérard Debraz président de la plateforme Tram.Liege.be, par la seule ligne de tram en rive gauche ? « **Le gouvernement a tranché, rétorque Benoît Dreze. Je préfère un tram en rive gauche que pas de tram. Une boucle pour relier les deux rives serait mieux, mais encore faut-il la payer. Et le dossier n'est pas figé : il sera temps encore demain de se battre pour une boucle en rive droite** ». Il invite ainsi les Liégeois à « **ne pas contester les décisions déjà prises. Des débats sur le tarif sont appropriés, mais**

pas sur l'opportunité du tram ni le tracé ». Il redoute que de longues tergiversations « **prêtent le flan à d'autres régions, par exemple Charleroi qui demande la rallonge du métro** ». Sa crainte s'exacerbe par le déficit fédéral : « **La Belgique endettée, actuellement sans gouvernement, vit au-dessus de ses moyens. Or lors des négociations en 2007, le fédéral demandait une aide aux Régions. La concrétisation nécessite donc l'unanimité des Liégeois, d'autant que le tronçon Sclessin Coronmeuse doit être réalisé pour l'éventuelle Exposition internationale de 2017** ».

EN FERONSTREE ET QUAI ST-LEONARD

Pour le tracé, le collège se positionne pour le tram En Féronstrée plutôt que sur les quais, tandis qu'il privilégie le quai Saint-Léonard aux rues du quartier. Pourquoi cette double logique ? L'échevin évoque pour Saint-Léonard « **des raisons techniques : cela entraînerait des problèmes de mobilité et une forte diminution de vitesse du tram. Un cas n'est pas l'autre. On doit arbitrer entre des objectifs parfois contradictoires, dynamique du quartier et vitesse. Un tram moins rapide que le bus ne serait pas crédible** ». Le chantier débutera dans trois ans après études et enquêtes publiques, or les débats organisés actuellement par TramLiege.be motivent seules quelques 30 personnes. « **Car les gens réagiront, nous dit Gérard Debraz, quand... le tram passera dans leur jardin** ». A suivre. ♦ **Terry BODSON**