

# 250 voix autour du tram



©T.B.



Willy Demeyer, bourgmestre

Gérard Debraz, président de TramLiege.be



Philippe Henry, ministre de la Mobilité



Marc Barani, Prix de l'Équerre d'Argent 2008



**Le bld du Tram** remplacera le bld de l'Automobile pour desservir la Médiacité, et les Guillemins disposeront de deux voies de tram – dans les rues Paradis et des Guillemins.

# 250 voix autour de la voie du tram

Le forum sur le tram organisé par la plate-forme TramLiege.be a mis en exergue la topographie liégeoise, la rive droite, les Guillemins, l'impasse du PPP, la desserte locale, le « croissant d'or », et le REL de la SNCB... Reportage.

**C'est un public très motivé de quelque 250 personnes** qui a participé, samedi à la salle académique de l'ULG, au forum citoyen « le tram à long terme » de la plate-forme TramLiege.be clôturant la série de six débats sur l'impact du tram sur le commerce, le vélo, la desserte du Sart-Tilman... Marc Barani, architecte français lauréat du Prix de l'Equerre d'Argent 2008 pour le terminal de tramways de Nice en Alpes-Maritimes, était invité par la plate-forme forte de 28 associations et présidée par le président du comité de quartier Fragnée-Blonden Gérard Debraz. Le pôle multimodal conçu par Marc Barani rassemble le centre de maintenance des trams, un parking relais (tarif 1 € pour le parking de 900 places, le tram et le bus) et la station terminus de ligne de 8,7 km. Le terminal, coïncé entre l'autoroute, ses bretelles d'accès et des immeubles d'habitation, est modelé par la ville de Nice encastrée entre collines abruptes et la Méditerranée. Marc Barani fait d'ailleurs la similitude topographique entre Nice, et Liège en vallée de Meuse encaissée autour du Publémont, des Coteaux, de Cointe : « *La gare de trams de Nice en spirales à paliers étagés avec puits de lumière relie la colline à la ville et l'horizon méditerranéen. L'infrastructure technique avec intervention d'un paysagiste a permis un projet urbain - donc social en tant que qualité de vie en ville. Le tram est un maillon d'un outil de remodelage de la ville avec parkings relais, bus, accès à l'autoroute à penser en concertation entre autorités politiques,*

*urbanistes et techniciens. Le tramway, c'est comment on vit en ville et non où on pause les rails, ce n'est pas juste la mobilité. Le projet a raccroché à la ville le quartier populaire en colline où les pieds d'immeubles qualifiés rétrogrades ont été relookés avec aménagements publics de trottoirs, places, végétation... Pour les commerces, il y a eu une phase transitoire de chantier à feu et à sang. Aujourd'hui, la ligne transporte 80.000 personnes par jour au lieu de 40.000 estimés, avec inter-stations de 400 m ».*

## ENTRE CHIEN ET CHAT

Qui dans ce cas - exploitant visant la vitesse commerciale, ou architecte-urbaniste, doit choisir le tracé du tram, a demandé Gérard Debraz ? Marc Barani parle « *d'un accord entre chien et chat - au bénéfice des deux* ». Jacques Teller, urbaniste professeur à l'ULG, a aussi présenté le tram, « *confortable pour l'usager qui ne doit pas consulter les heures de passage, comme outil de levier économique notamment pour le développement des friches* ». Quid de l'échéance 2017 (candidature de Liège à l'Expo internationale) ? Pour Jacques Teller, « *il ne faut pas le dernier carat urbanistique pour 2017, mais il faut une ligne de réflexion à l'échelle de l'agglomération* ». Ce qui fait dire à François Schreuer président d'UrbAgora cheville-ouvrière de la plate-forme TramLiege.be, que « *la complexité inhérente au projet doit faire admettre qu'il n'y aura rien de scandaleux, le cas*

*échéant, à faire marche arrière sur certains volets du dossier* ». Selon lui, « *il n'est ainsi pas souhaitable de s'enfermer dans le carcan contractuel du partenariat public privé (PPP pour les 500 millions d'€ du tram) (...) plus cher qu'un endettement traditionnel ceci malgré l'orthodoxie budgétaire imposée par le traitement de Maastricht. Le PPP risque de peser lourdement sur la tarification* ». Le PPP n'est « *pas la tasse de thé* » du ministre wallon de la Mobilité Philippe Henry (Ecolo) présent au forum, « *mais sans PPP, a-t-il rétorqué à UrbAgora, il n'y aura pas de tram. Sans cette formule, la décision du tram pour Liège n'existe plus, vu l'endettement wallon* ». Le ministre assure par ailleurs que « *l'exploitation et la tarification seront publiques* ». La complémentarité du tram au train pour l'agglomération, revendiquée par François Schreuer est « *pendante* », a poursuivi le ministre, à une étude de la SNCB attendue par la Région : « *Bien sûr, on peut se dire 'attendons une discussion avec la SNCB', mais alors il n'y aura pas le 1<sup>er</sup> tronçon de tram (Sclessin Coronmeuse) en 2017. Il n'y a plus de fédéral hors affaires courantes, les contacts sont sommaires, on est dépendant. Il faut phaser les discussions. La Wallonie donnera d'ici peu ses priorités ferroviaires pour le plan d'investissement SNCB 2013-2025* ». Enfin, la concertation des quartiers pour la desserte locale en bus est au menu du ministre Henry et du bourgmestre de Liège Willy Demeyer. ♦ **Terry BODSON**

## • WILLY DEMEYER Interview Le boulevard du Tram



CLIC POUR L'INTERVIEW AUDIO DE  
WILLY DEMEYER © T.B.

Le bourgmestre veut « *Liège comme métropole régionale européenne axée sur la culture, l'enseignement et la mobilité. Pour l'agglomération, il cite le « croissant d'or avec fort potentiel de développement » Liège/Ans/Saint-Nicolas/Grâce-Hollogne « à relier par BHNS au tram de fond de vallée » et l'étude fort attendue de la SNCB pour le REL. Pour Liège, les plus-values du tram, dit-il, sont l'accroissement résidentiel qualitatif (une rénovation urbaine est prévue au centre), l'emploi avec accès au lieu de travail, la culture (Opéras, musées, Standard...) et les commerces* ». Pour la desserte bus, « *il y a des requêtes de comités, ajoute-t-il, et nous serons attentifs envers la SRWT et le TEC* ». Pour le tram en rive droite forte de la Médiacité, il évoque un éventuel « *bld du Tram (au lieu de l'Automobile) et une requête de Bressoux* ». Pour le tram aux Guillemins, « *les deux lignes sont sur la table du collège: la rue Paradis avec 1 fois/2 une boucle dans la rue des Guillemins vers Sclessin* ». ♦ **T.B.**