

Tremolo dans le tram

Le vote à Namur de la voie du tram en rive gauche de Meuse a été reporté pour requête budgétaire. UrbAgora, partisan d'une boucle supplémentaire en rive droite, y voit « une opportunité pour améliorer un projet inadéquat ».

Le gouvernement wallon a reporté, ce jeudi, le vote du projet du tram liégeois en seule rive gauche de vallée de Meuse entre Jemeppe et Herstal. L'ajournement fait suite à une requête de précisions financières de la part du ministre du Budget André Antoine (CDH).

URBAGORA : « PAS TROP TARD »

Le dossier a déraillé à Namur sur de seules questions budgétaires et non sur le tracé avalisé par accord politique, mais pour l'association UrbAgora, fer de lance pour un itinéraire alternatif avec boucle en rive droite et meilleure desserte des quartiers, il n'est toutefois « pas trop tard ». Selon le président François Schreuer, « si un blocage pour raisons budgétaires n'est, dans l'absolu, pas une bonne nouvelle pour la région liégeoise (...) le report de la décision constitue une opportunité d'apporter des améliorations à un projet inadéquat au stade actuel ». La voie du projet wallon, longue de 17,6 km entre Jemeppe et Herstal, passera par Sclessin, les Guillemins (l'esplanade devant la gare), le centre liégeois, le quai Saint-Léonard (en bordure du quartier), Coronmeuse, et le bld Zénobe-Gramme (tangential au centre de Herstal). Un tronçon supplémentaire de 1,2 km via le pont Atlas desservira Bressoux avec dépôt et maintenance. Pour UrbAgora, « le gouvernement peut modifier ce tracé tant qu'il n'est pas avalisé. Le projet actuel va à Basse-Campagne, très au nord en bordure d'autoroute à Herstal, mais ne

passer pas par le Longdoz saturé en rive droite, ni à Sainte-Marguerite mal desservi par bus en rive gauche. Il est possible de réinjecter des bouts de lignes peu fréquentées pour amorcer un réseau au centre-ville. Le projet actuel est médiocre. Tant que la décision wallonne n'a pas été prise, nous continuerons à marteler ce point de vue ».


CINQ PONTS

UrbAgora défend les principes, poursuit François Schreuer, d'intermodalité avec le futur REL (Réseau Express Liégeois) « sur lequel le tram doit s'articuler via passage du train au tram avec même titre de transport », de dégorgement des denses quartiers saturés par les bus « Leman/Saint-Lambert, place des Déportés/Coronmeuse, Val Benoît, Sainte-Marguerite, Longdoz ». Et l'association plaide pour « un réseau maillé desservant le cœur des quartiers plutôt que pour une ligne unique ». UrbAgora revendique un premier centrage d'ici 2017 (date de l'Exposition internationale à laquelle Liège est candidate) « à utiliser comme levier pour faire avancer le dossier » au centre-ville du Val-Benoît à Coronmeuse avec extension vers le dépôt de Bressoux et boucle en rive droite, avant la pose de rails en péri-urbain au-delà de Sclessin et Coronmeuse « après 2017 ». UrbAgora concède les contraintes de cinq franchissements de la Meuse (au lieu d'un seul pour le projet wallon) pour « son » réseau en boucles : « Cela

représente un surcoût de seuls quelques millions d'€, et les ingénieurs sont payés pour résoudre ces problèmes techniques ». L'association dément encore la subordination à « son » itinéraire » d'un vaste chantier d'expropriations : « C'est faux. Ce sont des rumeurs non étouffées d'études pour affoler les habitants. Notre proposition compte quelque 15 expropriations dans le quartier de Saint-Léonard (il y en a eu 500 aux Guillemins) pour desservir 5000 personnes supplémentaires. Cela se justifie par l'intérêt public ». Le tracé au cœur des quartiers implique un lourd impact sur le stationnement : « C'est souhaitable pour évacuer les voitures-ventouses du centre de Liège où 80% des déplacements se font en voiture contre 50% à Strasbourg. C'est non souhaitable pour les riverains, mais des solutions existent dans des intérieurs d'îlots, dents creuses, ou ouvrages enterrés ». Quid des investissements ? « Le tram est un vecteur puissant d'urbanisation, répond François Schreuer, ce qui requiert des mesures d'accompagnement social contre la flambée du prix immobilier ». Il cite les friches « Bavière en Outremeuse, Fontainebleau à Sainte-Marguerite, Pré-Madame à Herstal. Mais pour la périphérie, c'est du long terme, car le tram en zone non urbanisée en périphérie risque de plomber le projet par manque de navetteurs. Il faut une réussite urgente pour poursuivre le projet qui est fragile. ♦

Terry BODSON

« Je t'aime, moi non plus »



FRANÇOIS SCHREUER (CLIC POUR L'AUDIO) ©T.B.

Pourquoi un tel aiguillage sur la voie du tram? François Schreuer suspecte d'abord les bourgmestres de la périphérie Alain Mathot (PS, Seraing) et Frédéric Dareden (PS, Herstal) d'une « relation avec le tram « je t'aime, moi non plus ». C'est-à-dire que par principe ils veulent l'investissement, mais ne sont pas prêts à en tirer parti. Ils veulent donc un tram en bordure de leur commune, sans bouleverser le mode de vie - surtout à la veille du scrutin communal. Il y a aussi cette échéance 2017 de l'éventuelle Exposition internationale qui fait que tout le monde se presse dans un projet bâclé. Et puis, il y a une certaine « urbaphobie » : des protagonistes du dossier n'aiment pas la ville et veulent un tram pour le péri-urbain : le tram serait alors conçu pour desservir des parkings-relais en périphérie et non pour la mobilité des urbains. Ces protagonistes vivent à 10, 20 ou 30 km en périphérie verte et le tram doit permettre à leur public et à leurs électeurs d'aller en ville. C'est un clivage de fond peu exploré qu'on va mettre en avant ». ♦ T.B.