

Le 27 janvier 2016

## **Intervention dans un débat du député Philippe Henry.**

### **LE TRAM DE LIÈGE**

**M. Henry** (Ecolo). - Monsieur le Ministre, Messieurs les ministres, Messieurs les bourgmestres et échevins de la Ville de la Liège, nous font le plaisir d'assister à la discussion et avec qui nous avons beaucoup travaillé sur ce projet.

Chers collègues, le tram liégeois est un projet de vingt ans et même plus. Il en aura du temps pour convaincre les différents groupes politiques à Liège, au niveau wallon, que ce projet était nécessaire pour l'agglomération liégeoise et extrêmement structurant pour la mobilité mais aussi, plus globalement, pour le développement de l'arrondissement.

Je me réjouis de cette mobilisation large aujourd'hui présente, à Liège, et sur tous les bancs politiques, quant à l'opportunité du tram puisqu'aucun groupe ne met en cause cette opportunité.

Si c'est à Liège qu'un tel projet a été conçu, c'est parce que les chiffres sont là. Un tiers des voyageurs des TEC wallons se trouvent sur l'arrondissement de Liège. C'est pour cela que l'on a, au quotidien, des bus bondés qui sont pratiquement pare-chocs contre pare-chocs, en tout cas aux heures de pointe.

Il y a nécessité de changer d'échelle, surtout qu'il faut souhaiter que ce nombre de voyageurs augmente encore fortement avec le temps. Ce n'est pas l'Accord de Paris qui me démentira sur ce point.

Le tram n'est pas la seule réponse. C'est très structurant à l'échelle de l'arrondissement mais cela doit se combiner avec les autres modes de déplacement, la réorganisation des bus, le rail – on en a parlé tout à l'heure, il y a des projets à Liège qui sont connus - le vélo qui a franchi différentes étapes mais qui doit encore prendre toute son ampleur sur la ville et l'arrondissement.

Sous la législature précédente, un travail considérable a été mené pour faire aboutir ce projet, pour le concrétiser. Un montage a été réalisé avec l'expertise de la

## **Groupe ecole au Parlement Wallon** **ecolo.pw@ecolo.be**

SRWT, la collaboration des différents acteurs et la validation de l'Institut des comptes nationaux. Aujourd'hui, comme d'autres l'ont dit, qu'un organe non démocratique comme Eurostat – non démocratique dans le sens où il n'a pas de mandat, de cadrage clair – puisse mettre à mal un montage comme celui-là en construisant une nouvelle jurisprudence puisque la jurisprudence antérieure avait été scrupuleusement examinée et respectée, cela pose un très gros problème. Je suis d'accord là-dessus. Les instances politiques européennes doivent mesurer à quel point on se tire une balle dans le pied dans ce type de situation par rapport aux investissements publics. Messieurs les ministres, je souhaiterais également savoir si ce débat-là aussi vous le posez au niveau européen, car il dépasse très largement le projet du tram liégeois.

Pour en revenir au tram et au projet lui-même, il faut aujourd'hui passer à une autre étape. On est à une heure de vérité, à un croisement. Le Gouvernement doit se positionner. Je suis tout à fait d'accord avec plusieurs collègues sur ce point. On ne peut pas rester en attente d'un futur nouvel avis, jusqu'ici négatif, d'Eurostat.

Je voudrais que le Gouvernement nous dise clairement :

- premièrement, qu'il confirme sa volonté absolue de réaliser ce tram parce que jusqu'ici, il y a une volonté mais qui n'est pas extrêmement engagée de le réaliser sous cette législature ; certes quelques mois ont été perdus mais il ne faudrait pas que ces mois deviennent des années ;
- deuxièmement, que ce projet se planifie concrètement. Quelles sont les étapes prévues ? Quel est le calendrier que l'on se donne pour voir l'aboutissement prévisible ? ;
- troisièmement, qu'il se prononce et décide d'un montage.

Une hypothèse évoquée à différentes reprises est celle du passage en force, rester dans le même schéma de PPP malgré l'avis d'Eurostat. Très certainement, c'est la formule la plus efficace pour une concrétisation rapide. Tout est prêt, le marché est prêt, les entreprises sont prêtes, des travaux préliminaires ont été réalisés. Les travaux pourraient démarrer très rapidement et le retard serait à ce moment-là très limité. C'est une hypothèse qui implique un risque de requalification ultérieure même s'il n'y a pas de coût supplémentaire par rapport à ce qui était prévu par le PPP mais une possible requalification. Est-ce l'hypothèse du Gouvernement ? Si ce n'est pas le cas, quels sont les autres montages envisagés ? Une autre hypothèse possible serait le financement totalement public. Mais quand je dis totalement public, dans tous les cas le financement est public. Simplement, il n'y aurait pas de préfinancement privé. Une réalisation directe par les pouvoirs publics. Dans ce cas, il a plutôt le risque de perdre du temps, de devoir recommencer des étapes importantes. Quelle est votre option ? Quel est votre calendrier ?

---

**Groupe ecologiste au Parlement Wallon**  
**ecolo.pw@ecolo.be**

Enfin, je constate que le Gouvernement a bouclé en deux temps, trois mouvements et a annoncé en grandes pompes un plan Routes très ambitieux en termes budgétaires qui utilise les recettes nouvelles du péage kilométrique sans engagement de ce même Gouvernement dans les infrastructures de transports en commun. Je voudrais maintenant que l'on ait un engagement clair du Gouvernement, une détermination similaire pour le projet de tram et que nous voyions clair désormais sur l'engagement du Gouvernement, tant sur le plan budgétaire que sur le plan du calendrier et de la méthode choisie.

Ce projet est absolument vital pour l'arrondissement de Liège et il doit être mis en œuvre le plus rapidement possible.

**M. Di Antonio**, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports, des Aéroports et du Bien-être animal. - Mesdames et Messieurs les députés, tout d'abord, quelques rétroactes, mais ils seront relativement courts puisque les choses sont maintenant bien connues, bien établies. Madame Defraigne, je peux vous dire qu'il n'y a pas eu de peau de banane à l'époque. L'avis préalable d'Eurostat était nécessaire et obligatoire. Ne laissez pas penser que, dès le départ, il y avait une volonté en demandant un avis à Eurostat, de ralentir ce dossier. Cela date du Gouvernement précédent et il fallait passer par cette validation.

Le 3 septembre 2015, le Gouvernement prenait acte du deuxième avis négatif émis par Eurostat quant à une déconsolidation des opérations faisant l'objet du projet de contrat DBFM relatif au tram de Liège. Il demandait aussi, dans la même décision du Gouvernement, à la SRWT de poursuivre les adaptations du projet de contrat en réponse aux remarques formulées par Eurostat.

Le troisième avis d'Eurostat, daté du 21 décembre 2015 a été transmis par l'ICN le 19 janvier 2016. Les précisions et les adaptations apportées au projet de contrat ont permis de réduire significativement les éléments négatifs pointés par Eurostat dans son deuxième avis.

Le DBFM, tel qu'il existe aujourd'hui, après ce troisième avis, est très différent du texte de départ, du texte de mon prédécesseur puisqu'il y a eu toute une série d'adaptations.

Madame Defraigne, votre synthèse, votre raccourci sur l'évolution de cet avis sont un peu réducteurs puisque nous avons 15 points qui posaient problème, donc toutes les chances d'être qualifiées sur la première version. Il reste aujourd'hui deux points problématiques. Les équipes tant à la SRWT, mais aussi avec l'ICN –

---

**Groupe ecolo au Parlement Wallon**  
**ecolo.pw@ecolo.be**

L'ICN qui partage tout à fait notre avis – ont bien travaillé et font que l'on a aujourd'hui un contrat proposé qui est bien meilleur que l'épure de départ.

Petite remarque, mais je ne dis pas cela pour critiquer mon prédécesseur puisqu'il a fait exactement ce qu'on lui demandait à l'époque, c'est bien Eurostat qui a changé d'avis au cours du temps, ce ne sont pas les règles qui auraient été mal interprétées lors de la première négociation DBFM. Non, c'est l'Europe qui a revu les choses. D'ailleurs, le problème du DBFM liégeois du tram est loin d'être le seul puisqu'il y a de nombreux projets en Europe qui sont aujourd'hui bloqués par le même genre de décision.

Eurostat identifie encore aujourd'hui cinq points dans son avis qui sont devenus deux, puisque pour trois d'entre eux on a une réponse immédiate à apporter. Il reste le transfert gratuit des actifs en fin de contrat. Ce point est assumé par la SRWT et l'ICN depuis le début, car il n'est pas déterminant en soi. Cela signifie que s'il ne restait que ce point négatif, nous pourrions passer outre sans que cela n'engendre de requalification.

Pourquoi ne pas passer outre ? Parce que le transfert gratuit en fin de contrat est quelque chose déjà d'application aujourd'hui dans toute une série de DBFM. Faire autrement, aujourd'hui, requalifierait, à la limite, toute une série de DBFM en cours ou qui ont été engagés.

Le deuxième point est le point majeur, que les bénéficiaires associés à l'utilisation des actifs – donc le fait que le Gouvernement, via la SRWT et le TEC, puisse obtenir des bénéfices du service offert, comme les recettes des titres de transport, donc le montant des ventes de tickets – aient une influence décisive sur l'exploitation de la ligne de tram. En fait, que le Gouvernement puisse, via la SRWT, changer la fréquence, le choix d'une éventuelle extension de la ligne. Pour Eurostat, cela signifie qu'il reste le propriétaire économique des actifs, ce qui pèse dans le plateau de consolidation de la balance.

C'est effectivement le point pour lequel nous ne pourrions pas apporter de réponses dans le DBFM, tel que conclu, aujourd'hui, parce que cela impliquerait de recommencer la procédure. Nous ne pouvons pas adapter le marché tel qu'il a été attribué aujourd'hui pour remplir cette condition-là. C'est la condition qui est aujourd'hui bloquante.

L'ICN a transmis toute une série de remarques à Eurostat concernant ce troisième avis et il lui a été demandé de ne pas publier l'avis. Le troisième avis d'Eurostat n'a donc pas été publié parce que l'ICN discute encore de cet avis et qu'il y a sans doute encore moyen de l'améliorer.

---

## **Groupe ecolo au Parlement Wallon** **ecolo.pw@ecolo.be**

Les discussions vont avoir lieu entre les deux instances à propos des divergences de lecture du règlement SEC et du manuel associé. L'ICN estime que ces discussions devraient avoir un impact favorable sur le projet du tram de Liège, mais pas à court terme.

En effet, une interprétation commune des textes réglementaires n'est pas attendue avant plusieurs mois, sachant que ce problème ne touche pas seulement la Belgique, mais également d'autres pays européens et, au sein de la Belgique, d'autres projets. C'est la difficulté dans laquelle on est, je pense que l'on va finir par avoir raison, mais pour respecter le DBFM tel qu'il a été lancé, aujourd'hui, nous devons attribuer avant d'avoir la réponse définitive d'Eurostat.

Quels sont les scénarios envisageables ? Le premier est la concession de service public, c'est ce que M. Gillot a appelé « c'est trop public, il faut plus de privé ». C'est la première solution, cela permet de résoudre la seule remarque qui reste. Cela permet de répondre aux critiques d'Eurostat et d'atteindre la déconsolidation refusée pour le DBFM. C'est une évolution vers un PPP de type DBFM O, c'est-à-dire une concession de service public. Le partenaire privé assure, dans ce cas-là, l'exploitation.

L'impact financier ne change pas, il est juste à majorer a posteriori des coûts d'exploitation. On a beau dire que c'est la ligne la plus rentable, elle est quand même déficitaire. Il s'agira donc dans ce cas-là de négocier avec l'opérateur une contribution annuelle pour compenser le déficit de la ligne.

La faiblesse de ce premier scénario est tout d'abord : l'impact sur l'emploi en régie et au sein du groupe TEC, il est clair que cela change tout à fait les règles actuelles au sein du groupe TEC ; peu de maîtrise du partenaire privé sur la demande de transport pour le tram s'il n'a pas également la maîtrise de l'offre autobus qui alimente le tram.

Il n'est pas évident qu'un privé va s'engager dans un projet tel que celui-là sans avoir la maîtrise de ce qu'il y a autour. Cela veut dire que nous pourrions nous – la Région – réduire les dessertes de bus, faire en sorte que ce tram soit moins rentable de par une série de décisions et que le privé aurait juste à subir cela. Il n'est pas sûr du tout que ce soit possible et qu'il y ait un opérateur intéressé par ce genre de choses.

Un fait important, j'ai entendu parler de l'agenda et de la nécessité d'aller vite. Toute la procédure de marché public est à recommencer avec un nouveau cahier des charges, ce qui implique un délai supplémentaire d'une ou deux années, c'est-à-dire le début des travaux en 2018 probablement.

---

## **Groupe ecologiste au Parlement wallon** **ecolo.pw@ecolo.be**

Deuxième solution, c'est un marché public par la SRWT sous une forme classique. C'est à l'opposé, Monsieur Gillot, dans ce cas-là, c'est tout public. Une deuxième option consisterait à réaliser ce projet forme classique sans transfert de risque vers un partenaire privé. Dans ce cas, la SRWT assure directement la conception, la construction, le financement des travaux, elle est responsable de l'acquisition des trams, assure la maintenance et l'exploitation et assume avec le Gouvernement tous les risques associés. Les travaux hors configuration sont réintégrés dans ce cas dans le projet, ils se montent à environ 50 millions d'euros. Toutes les dépenses sont ainsi comptabilisées dans les comptes de la SRWT et donc dans le périmètre de la Wallonie. En première approche, la SRWT a estimé l'économie par rapport au DBFM, non pas, Monsieur Gillot, dans un grand raccourci entre 400 millions que coûte le tram et 30 fois 40 millions, presque 1,2 milliard qu'il coûte dans le cas d'un PPP. Vous oubliez tout le volet maintenance, le volet financement. Ces chiffres ne sont pas comparables. Ce n'est pas 400 millions d'un côté et 1,2 milliard de l'autre. L'économie estimée est de 95 millions sur une durée similaire de 30 ans. Toute la procédure de marché public dans ce cas serait également à recommencer avec un nouveau cahier des charges, ce qui implique un délai supplémentaire du même type, probablement 2018, ce sont les deux premières versions, le tout privé ou le tout public.

Troisième possibilité c'est l'attribution du marché DBFM ; c'est sur cette possibilité-là que nous travaillons en priorité. Cela consiste à laisser l'ICN débattre des points problématiques avec Eurostat et de permettre à la SRWT de procéder à l'attribution du marché. Toute une série de points, déjà été débattus entre l'ICN et Eurostat, devraient pouvoir être éclaircis dans les prochains mois. Ce seront des discussions d'interprétation, il n'est pas certain du tout que Eurostat requalifierait a posteriori cette dépense, mais on ne peut pas tout à fait l'ignorer non plus, on ne peut pas faire semblant que ce n'est pas une possibilité. On ne peut pas ne pas l'impacter dans la trajectoire budgétaire wallonne.

L'avantage de cette formule c'est que l'accord rapide du Gouvernement sur la poursuite du projet permettrait d'arriver à une signature du DBFM aux conditions des offres de 2014, puisque les offres à leur niveau actuel étaient prolongées jusque fin mars 2014. Ce qui serait financièrement avantageux, mais également moins risqué en matière de marché public. Pour cela, une décision du Gouvernement doit intervenir au plus tard fin février et c'est l'agenda que l'on se donne pour pouvoir à l'ICN de continuer les négociations avec Eurostat, de manière à ce qu'au moment de la décision du Gouvernement, fin février, l'on ait vraiment tous les éléments et mesurer le risque que l'on prend encore vis-à-vis de cette attribution DBFM.

**Groupe ecologiste au Parlement wallon**  
**ecolo.pw@ecolo.be**

Non, ils n'auront pas terminé, mais nous aurons des éléments supplémentaires, pas de certitudes, nous n'en aurons pas effectivement.

En ce qui concerne la comptabilisation du projet. Lors des contacts pris entre la SRWT et l'ICN, ce dernier a souligné une certaine souplesse du ton de la conclusion de l'avis d'Eurostat et la porte laissée ouverte à la discussion. L'ICN semble confiant dans la possibilité de déconsolidation du projet de tram et de validation du DBFM. Quand vous attaquez la SRWT et l'ICN, parce qu'ils se sont vraiment fort impliqués, l'un et l'autre, dans toutes ces discussions, que vous dites : « Que faites-vous depuis un an ? Tout cela n'avance pas, et cetera »... Le DBFM ressemble bien mieux, aujourd'hui, à ce qu'Eurostat demande que sa version initiale et l'on peut être positif sur son évolution.

Quatrième scénario, c'est le scénario que je ne veux même pas évoquer, vous l'avez évoqué, mais je n'en parlerai pas puisque ce n'est absolument pas à l'ordre du jour, c'est celui d'abandonner le projet de tram. Cela reste une priorité pour le Gouvernement, très clairement, il y aura une solution, nous allons faire ce tram, il faut choisir la meilleure solution, certes, pour Liège et pour la mobilité, mais aussi pour l'impact sur le budget wallon.

Je vous le répète, d'ici maximum quatre semaines – fin février au plus tard – le Gouvernement devra prendre une décision sur ces propositions et sur les scénarios. Cela donne du temps à l'ICN. Il faudra dans le même temps vérifier comment impacter en conséquence le budget wallon. Passage en force, s'il doit y avoir, impliquera pour moi le fait d'inscrire la dépense. Quitte à avoir une bonne nouvelle a posteriori mais, aujourd'hui, de ne pas inscrire la dépense dans le budget wallon, c'est se dire : « On ferme les yeux, on verra bien en 2017 ce qui nous arrive ».

Monsieur Drèze, le retour, ce serait tout début 2017 et non pas en 2018 ou en 2019. Ce n'est donc pas uniquement un exercice qui viendra affecter des exercices antérieurs. C'est quelque chose qui pourrait affecter, non seulement les exercices antérieurs 2016, de l'ordre d'une centaine de millions d'euros, mais aussi 2017-2018, de l'ordre de 160 à 170 millions d'euros. Il s'agit d'être prudent. Le mieux, si le choix du DBFM est confirmé, est d'inscrire les montants, sauf si d'ici un mois, l'ICN peut nous rassurer totalement.

Finalement, dans ce scénario, le seul avantage du DBFM reste le calendrier, puisque l'on inscrira les montants. Entre faire les travaux nous-mêmes, au sein de la Région, confier 100 % à un privé ou faire le DBFM, le seul avantage qui reste est le calendrier, puisque nous avons une entreprise qui est dans les starting-blocks, qui peut être désignée et qui peut commencer à travailler.

---

**Groupe ecolo au Parlement Wallon**  
**ecolo.pw@ecolo.be**

Nous ferons ce tram, je tiens à le réaffirmer. C'est une position très claire du Gouvernement, personne n'a imaginé autre chose.

Madame Defraigne, j'entends bien la polémique que vous tentez de lancer par rapport à cela. C'est un dossier rendu difficile par les changements d'avis incessants d'un institut européen ayant une vision très dogmatique des choses. Contrairement à ce que vous affirmez, la position européenne peut évoluer, parce que les problèmes de ce type de DBFM ne concernent pas que la Wallonie, que Liège et que la Belgique, d'ailleurs. Toute une réflexion est en cours.

Je suis certain que dans les mois à venir, comme M. Drèze l'a rappelé, l'Europe devra assouplir sa position, parce que ce n'est pas possible de demander aux États, quels que soient les projets, d'acheter des maisons en les payant cash. Là, c'est ce que l'on nous demande. On a un investissement qui fonctionnera pendant 30 ans, il est normal de pouvoir lisser cet investissement et de l'amortir. C'est ce que l'on fait dans n'importe quel ménage, c'est ce que l'on fait dans n'importe quelle société privée. On demande simplement de pouvoir faire la même chose

**M. le Président.** - La parole est à M. le Ministre Lacroix en son nom et au nom du Gouvernement wallon.

**M. Lacroix**, Ministre du Budget, de la Fonction publique et de la Simplification administrative. Je pense que mon collègue a été très complet sur les différents scénarios et sur l'état du dossier. Je voudrais apporter un éclairage spécifiquement budgétaire qui me semble essentiel pour prendre, avec le recul et la sagesse indispensables à ce dossier, la décision qu'il convient de prendre dans l'intérêt d'une mobilité durable et soutenable à Liège, de faire en sorte que Liège, comme d'autres métropoles – cela été signalé par notre collègue, Mme Gérardon – bénéficient d'une infrastructure de mobilité de qualité, digne des défis de mobilité du XXI<sup>e</sup> siècle. Sachant en plus, comme vous le savez toutes et tous, que le tram est également un outil de reconditionnement des voiries, d'attractivité du périmètre urbain de la Ville de Liège et cela participe, de manière générale, à renforcer l'image qualitative de la Wallonie. Vous savez, comme moi, que dans le cadre de la procédure concernant les déficits excessifs, chaque État membre doit transmettre, à date déterminée, à Eurostat, le résultat de l'exécution de son budget en termes de déficit et de niveau d'endettement.

C'est dans ce cadre qu'Eurostat, pour la Commission européenne, responsable des statistiques communautaires, est chargé d'évaluer régulièrement la qualité des données notifiées.

---

**Groupe ecolo au Parlement Wallon**  
**ecolo.pw@ecolo.be**

Concernant la qualité des données, celles-ci sont fiables, exhaustives, actuelles et cohérentes. Ce sont ces mêmes statistiques qui permettent à Eurostat de déterminer si un État membre et, donc, à la Commission de déterminer si un État membre se trouve dans les conditions d'une procédure de déficit excessif ou non.

Dans le cadre de cette mission, Eurostat a la faculté d'appliquer des sanctions. Eurostat peut exprimer des réserves quant à la qualité des données effectives, notifiées ; ou Eurostat peut modifier les données effectives, notifiées par les États membres et publier les données modifiées. C'est l'essentiel du problème qui nous concerne aujourd'hui.

C'est pour cette même raison que chaque projet conséquent où toute question relative à l'application et à l'interprétation du SEC 2010 est soumis par la Wallonie à l'ICN qui, lui-même, interroge Eurostat en vue d'obtenir des éclaircissements. La Wallonie veut-elle aller à l'affrontement contre Eurostat et supporter le risque de se voir accusée de manquer de qualité, de fiabilité, d'exhaustivité dans ses données comptables alors qu'à trois reprises déjà Eurostat a marqué son désaccord ex ante ?

De son côté, l'ICN reprendra-t-il la responsabilité de ne pas appliquer les recommandations d'Eurostat en comptabilisant en dehors du bilan du Gouvernement le tram de Liège, alors que le règlement sur la procédure de déficit excessif donne aux Instituts de statistiques nationales la responsabilité d'assurer la conformité des données notifiées à l'encontre des normes imposées dans le cadre du SEC 2010.

J'ai demandé que l'on interroge l'ICN de manière officielle quant à la comptabilisation exacte du tram de Liège ; ce qui a été fait le 20 janvier. Nous attendons la réponse, mais je suis sceptique.

Nous avons fait face à des requalifications très importantes en 2014, que ce soit en termes d'élargissements du périmètre ou de dettes consolidées ; nous n'avons pas contesté la décision. Suite à cette décision, aucun recours n'a été formellement introduit, même si mon prédécesseur l'a fortement contesté, avec raison d'ailleurs auprès de l'ICN. Pourtant les montants en jeu étaient énormes, les requalifications du périmètre wallon ont été conséquentes. Mais, nous n'avons pas effectivement remis en question les décisions d'Eurostat.

Les autres entités concernées par le repérimétrage n'ont pas non plus remis en cause ces décisions.



**Groupe ecole au Parlement Wallon**  
**ecolo.pw@ecolo.be**

Ne pas prendre en compte l'avis d'Eurostat me semble être une mauvaise idée que ce soit pour l'image que la Wallonie renverrait d'une Région sanctionnée par Eurostat ou encore aux conséquences d'une perte de crédibilité vis-à-vis des investisseurs privés.

En regard de la jurisprudence du tribunal et de la Cour de justice de l'Union européenne, les prises de position d'Eurostat sont des mesures de coopération qui ne sont pas des actes attaquables.

Eurostat dispose d'une autorité morale auprès des Instituts des comptes nationaux qui a pour conséquence que les examens préliminaires d'Eurostat sont respectés et suivis par les Instituts nationaux de statistiques.

Ce qui ne m'empêche pas de partager ce qui a été dit ici par l'ensemble des intervenants. L'Europe dans ce dossier a une face comparable à celle du Dieu Janus ; deux faces : l'une tournée vers la volonté de relancer l'investissement public en Europe – rappelons que le tram de Liège est partiellement financé par la Banque européenne d'investissement – et la volonté larvée à travers des décisions technocratiques d'Eurostat, mais qui ont souvent un sous-entendu très politique, de conduire à la privatisation de toute une série de services qui doivent rester aux mains de la collectivité, car ils sont essentiels dans le cadre de l'intérêt général.

Eurostat, ce faisant, est en train de torpiller, de tuer dans l'œuf le plan Juncker qui reposait sur une mise de fonds préalable de quelques milliards d'euros – de mémoire, 21 milliards d'euros ou 15 - pour en générer plusieurs centaines grâce à des apports du privé. On n'est pas loin de 300 milliards d'investissement dans le cadre du plan Juncker.

Le problème se situe à l'échelon européen. Il faut davantage revendiquer que c'est l'Europe qui doit porter une réponse globale et cohérente pour que l'Europe regarde dans une seule et même direction et que les propositions de partenariats public-privé, quels qu'ils soient, soient regardés d'une autre manière que cela l'est aujourd'hui.

Le politique dans ce dossier doit cependant garder son autonomie de décision face à un organe statistique et je rappellerai qu'en décembre 2014, les trois Régions du pays ont déposé un *position paper* revendiquant un assouplissement de l'interprétation par Eurostat des normes SEC 2010. J'attends donc de tous et toutes le fait de porter ce dossier au niveau européen, en comité de concertation. En décembre 2014, le Gouvernement fédéral s'y était engagé donc j'attends de lui que dans le cadre d'une union sacrée pour défendre des investissements de qualité pour l'intérêt des habitants de Liège, pour nos entreprises qui derrière ont postulé ces marchés, pour les travailleurs, pour renforcer la cohésion économique, sociale et

---

**Groupe ecole au Parlement Wallon**  
**ecolo.pw@ecolo.be**

environnementale de la Wallonie, il faut absolument que le Gouvernement fédéral puisse aussi relayer ces préoccupations des trois Régions au niveau de l'Europe. Pour en terminer là, excusez-moi d'avoir été un peu long sans doute, je partage entièrement l'opinion et la prise de position de mon collègue, M. Di Antonio. Il n'est pas question nullement, d'abandonner le travail. Nous trouverons la solution pour financer ce tram, sous quelque forme que ce soit. Je plaiderai, dès lors, pour que les dépenses afférentes à ce projet soient intégrées dans nos budgets, conformément aux avis rendus par Eurostat et l'ICN, mais le tram se fera.

**M. Henry (Ecolo).** -. J'entends donc ce hiatus entre la position exprimée par le groupe cdH et la réponse à la fois du Gouvernement et du ministre de la même couleur politique. À ce stade, la majorité, de ce point de vue, ne tient en tout cas pas un discours commun qui devra forcément s'affirmer dans les semaines qui viennent.

Il y a en tout cas une chose que je voudrais dire également par rapport aux quatre scénarios, Monsieur le Ministre, que vous avez évoqués. Celui de la privatisation complète ne me paraît pas du tout admissible. Je ne vois pas, dans ce scénario, quel est l'intérêt. On ne gagne même pas du temps, même pas sur le plan financier. Je ne vois pas quel est l'intérêt d'aller envisager même l'exploitation du point de vue privé, ce qui a toujours été refusé jusqu'ici. On est dans un transport structurant qui s'adresse à l'ensemble du public, qui doit réorganiser la mobilité. Ce n'est certainement pas le moment d'envisager une concession privée de ce point de vue. Pour le reste, nous devons avoir de nouveau ce débat très vite puisqu'un mois, c'est relativement court et qu'il faudra bien qu'il y ait une décision claire qui concrétise cette promesse, cet engagement aujourd'hui réaffirmé par le Gouvernement.

\*Application de l'art. 152 du règlement  
Le compte rendu avancé ne peut être cité que s'il est précisé qu'il s'agit d'une version qui  
n'engage ni le Parlement wallon ni les  
orateurs