

Question orale de M. Philippe Henry à M. Carlo Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal.

Le tram de Liège

Parlement de Wallonie
Commission de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports

M. Philippe Henry (Ecolo).

Monsieur le Ministre, je voulais vous réinterroger sur le dossier du tram. Au moment où j'ai introduit ma question, je ne savais pas qu'un élément neuf surviendrait, que vous avez communiqué vendredi, à savoir qu'il y aurait un avis positif d'Eurostat.

Ce n'est pas très éloigné de l'objet de ma question, mais je suis intéressé de savoir ce qu'il en est exactement de cet avis d'Eurostat. Est-il tout à fait définitif ? Est-il connu avec précision ? Le cas échéant, qu'est-ce que cela va changer par rapport au montage tel qu'il était prévu, puisque vous avez annoncé que cela resterait un montage de type DBFM ?

D'autre part, vous aviez annoncé précédemment que trois candidatures avaient été réceptionnées par la SRWT dans le cadre de la nouvelle procédure de marché et que, sous réserve de validation par Eurostat, à ce moment-là, le cahier des charges serait transmis aux entreprises en début de cette année.

Finalement, ces différents éléments, remis les uns à côté des autres, pouvez-vous faire le point sur le dossier ? Où en est-on précisément en termes de calendrier ? Quelles seront les étapes suivantes ? Quelles seront les échéances que l'on peut considérer comme raisonnables, réalistes plutôt, à ce stade, concernant l'attribution du marché et la réalisation des travaux et l'entrée en fonctionnement du tram ? Vous avez annoncé une mise en service en 2022. Est-ce toujours d'actualité ?

Ensuite, pour ce qui concerne le montage et le nouvel avis d'Eurostat, j'ai lu également dans un article paru ce week-end que l'on parlait d'un montant de 42 millions d'euros d'annuités pour le montage PPP. Je ne sais pas si vous pouvez confirmer ces chiffres maintenant. Il n'était pas explicitement demandé dans ma question, forcément, puisqu'il y a eu des éléments neufs entre temps, mais j'aurais voulu que vous puissiez faire le point, si ce n'est aujourd'hui, en tout cas tout prochainement, sur les éléments financiers, c'est-à-dire ce qui a été finalement payé jusqu'ici par la Région au titre des travaux préliminaires, ce qui sera refacturé dans cette partie des travaux déjà engagés, déjà payés et, deuxièmement, ce qu'il reste alors comme montant de travaux à réaliser par le PPP et de quelle façon va-t-on aboutir à un montant d'annuité, soit de 42 millions d'euros, qui n'était pas le chiffre que j'avais entendu jusque-là ou d'un autre montant, de quelle façon en arrive-t-on à la fixation de ce montant d'annuité pendant les 27 ans de paiement du tram lorsqu'il sera en fonctionnement.

Voilà, Monsieur le Ministre, les différentes questions que je voulais vous poser sur ce dossier.

M. Carlo Di Antonio, Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du territoire, de la Mobilité et des Transports et du Bien-être animal.

Monsieur le Député, je vous remercie de votre question, qui me permet de faire le point sur ce dossier qui a pris un coup d'accélérateur le vendredi 10 février.

Eurostat a ainsi annoncé qu'il approuvait les modalités du cahier des charges relatives au tram de Liège sous la forme d'un partenariat public/privé et que l'opération qui leur avait été soumise était bien considérée comme déconsolidée des comptes régionaux.

Plus précisément, Eurostat affirme que, sur base des informations transmises, le partenaire supporte la majorité des risques et que, par conséquent, l'infrastructure doit être enregistrée dans son bilan. Il

Source : PW - CRAC N° 101 (2016-2017) - Lundi 13 février 2017 -

En application de l'art. 161 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 ni les orateurs ».

confirme ainsi l'avis formulé par l'ICN.

C'est ainsi une nouvelle étape dans ce dossier. Il nous semble important de rappeler l'historique et les différentes décisions du Gouvernement qui ont finalement abouti à la situation actuelle.

Je ne vais pas m'étendre là dessus, mais c'est vrai que l'on a eu toute une série de décisions. Je pense que la bonne chose a été de ne pas attribuer ce marché il y a un peu moins d'un an et de repartir d'une page blanche, ce que l'on était en train d'essayer dans un marché qui avait déjà été presque attribué, tout au moins pour lequel des offres fermes avaient été déposées, de tenir compte d'avis d'Eurostat pour essayer de faire en sorte que le cahier des charges final corresponde à ce qu'Eurostat voulait. Cela, c'était un exercice très compliqué. Ainsi, repartir d'une page blanche nous a permis de clairement écrire les choses dès le départ.

Dans quelques jours, nous voterons aussi en séance plénière une possibilité de prolonger le permis de cinq ans. Dès lors, aujourd'hui, on a, à la fois, la trajectoire budgétaire, donc les 42 millions d'euros font référence à qui est inscrit dans la trajectoire budgétaire de cette mandature du Gouvernement wallon. Par conséquent, on n'a aucune idée de ce que va coûter l'annuité. On sait que cela sera de cet ordre puisque cela avait été calculé sur base du marché précédent. Les 42 millions d'euros, aujourd'hui, on ne sait pas très bien si l'on va recevoir des offres à 38 ou à 45... Je n'en ai aucune idée. On pense que cela sera un peu inférieur, compte tenu du fait qu'un certain nombre de travaux ont déjà été pris en charge, un certain nombre d'études sont disponibles, et cetera. Cela dit, la trajectoire budgétaire permet cette annuité de 42 millions d'euros, le permis est délivré et Eurostat est d'accord avec le partenariat public/privé. Ce sont là les éléments importants.

Nous avons avec cela tous les outils en main pour faire aboutir ce projet. La prochaine étape du projet, c'est le cahier des charges et le document de marché en vue de la désignation du consortium sera approuvé cette semaine dans une réunion convoquée en urgence, au niveau de la SRWT et puis, cela sera validé par le Gouvernement, le cahier des charges, de manière à ce qu'il puisse être envoyé au printemps 2017 aux trois consortiums candidats dans ce projet.

En effet, trois consortiums ont été une première fois sélectionnés par le conseil d'administration de la SRWT ; c'était le 8 février dernier. Le marché avait été publié le 9 juin et les candidatures réceptionnées le 27 septembre. Ces candidatures sont celles de :

- Alstom, BAM PPP PGGM ;
- CAF, COLAS, DIF ;
- Skoda, Vinci, CFE, Meridiam, ETF.

A chaque fois, trois consortiums présélectionnés selon la sélection qualitative opérée. Ces trois candidats vont recevoir le cahier des charges tel qu'approuvé par le Gouvernement d'ici deux semaines. Dès lors, ils vont s'atteler à la rédaction de leur offre ; les offres reçues seront analysées dans la perspective d'une attribution qui est envisagée au premier semestre 2018. Afin d'avancer plus vite dans la procédure, un conseil d'administration dans les deux sens du terme extraordinaire de la SRWT sera convoqué en début de semaine.

En récapitulatif, les prochaines étapes du projet sont les suivantes :

- février-mars 2017 : approbation du cahier des charges par le Gouvernement wallon ;
- printemps 2017 : envoi du cahier des charges ;
- août 2017 : remise d'une première offre ;
- avril 2018 : remise de la BAFO - *best and final offer* ;
- juin 2018 : attribution du marché ;
- été 2022 : mise en service commerciale de la ligne.

M. Philippe Henry (Ecolo).

Merci Monsieur le Ministre pour ces différents éléments. La nouvelle position d'Eurostat est une bonne nouvelle, puisqu'elle permet finalement de mettre en œuvre le projet sous le format DBFM tel qu'il avait été envisagé. À ce stade-ci, il est assez difficile de mesurer ce qui a réellement provoqué le changement d'avis d'Eurostat. Vous ne le dites pas clairement. J'imagine qu'on le saura un peu plus tard.

Par conséquent, c'est assez difficile de savoir si c'était judicieux de lancer un nouvel appel et, là aussi, on le verra plus tard, mais il y a déjà eu... C'est vrai, cela permet de partir d'une page blanche. Maintenant, il y a l'avis positif, cela, je ne vais pas ergoter là dessus, c'est positif. Cela dit, il y a encore d'autres étapes. On a connu quelques revers dans ce dossier ; de ce fait, je vous avoue que, tant que le marché n'aura pas été attribué et que l'on ne sera pas au commencement des travaux, je resterai prudent.

Pour l'instant, c'est assez difficile de comprendre le changement de position d'Eurostat même si, en soi, c'est une bonne nouvelle. Peut-être qu'il y a une réflexion qui a été menée par rapport aux investissements publics, par rapport aux risques sur d'autres projets européens. C'est vrai, je l'avais dénoncé à de plusieurs reprises aussi que, la position d'Eurostat était, pour moi, incompréhensible. Enfin, cet élément-là est acté. Vous avez donné un certain nombre d'éléments. On n'a pas de montant de budget pour l'annuité connu à ce stade et c'est compréhensible.

Par contre, je serais intéressé d'avoir les montants déjà engagés, ce qui sera refacturé, maintenant que le dossier s'est un peu décanté. Sur cela, je vous poserai une question à ce sujet-là. Pour le reste, comme Mme la Présidente et beaucoup d'autres également, nous continuerons de suivre ce dossier avec attention, au fil des prochaines semaines et mois et il y a bien besoin de projets à la fois structurants et mobilisateurs et de ce fait, puisse ce tram en être enfin un. Toutefois, il y a encore quelques étapes devant nous.