

# **BLIER INFO SPÉCIAL**

## **LA PROCÉDURE D'ADJUDICATION EST TERMINÉE !**

**UN ENTREPRENEUR A ÉTÉ DÉSIGNÉ !!**

**LE TRAM IRA À LAMORMÉNIL !!!**

Ouf ! C'est le sentiment qu'ont éprouvé tous ceux qui, de près ou de loin, ont suivi l'évolution de la procédure d'adjudication pour la prolongation de la ligne jusqu'au village de Lamorménil .

La complexité et les méandres de cette procédure furent responsables de pas mal d'insomnies et de maux de tête ; à de nombreuses reprises, nous croyions le but atteint, mais un nouvel obstacle surgissait, une nouvelle formalité s'imposait. Il avait raison, cet ancien commissaire européen, quand il disait qu'en Belgique, les nids de poules se déplaçaient pendant la nuit !

Mais l'important est le résultat, enfin obtenu : les travaux de réhabilitation de la voie vers Lamorménil vont commencer et doivent être terminés en principe le 31 décembre 2013.  
(avec possibilité d'une prolongation de quelques mois)

Certains nous ont reproché un manque de communication, mais personne ne pouvait donner des informations concernant le déroulement de cette procédure, au risque de la voir capoter irrémédiablement : l'Europe exige la plus grande discrétion (et sanctionne éventuellement tout manquement) jusqu'à la décision finale.

Celle-ci étant acquise et le marché attribué, voyons un peu plus en détail le déroulement de cette véritable saga !

## 1) L'introduction des demandes :

Il faut rendre hommage en premier lieu, à ceux qui ont initié le projet; pour rappel 3 projets avaient été présentés, et celui-ci avait été retenu: merci donc au président de l'époque, Jean Géry GODEAU, à MM. Philippe et Roland DUSSART-DESART et à certainement beaucoup d'autres qui nous excuserons de ne pas les citer ici.

## 2) La procédure:

Pour combattre les tentatives de fraude, l'Europe impose une procédure particulièrement lourde et compliquée.

Le premier point d'achoppement fut le problème financier; l'Europe ne remboursant que des factures acquittées, il était indispensable de trouver ce que l'on appelle une crédit-pont, c'est à dire une banque acceptant d'avancer les fonds en attendant que l'Europe rembourse.

Toutes les banques refusèrent, sauf une plus habituée aux crédits locaux: Dexia, actuellement Belfius.

Passons sur les malheurs de Dexia qui nous causèrent toutefois quelques inquiétudes, mais un nouvel obstacle de taille allait surgir: n'étant pas "pouvoir public" ou garanti par une institution publique, notre petite asbl allait être considérée comme "débitrice douteuse", ce qui avait comme conséquence un délai de remboursement des institutions européennes de plusieurs années ! Impossible pour nous d'assurer une telle charge d'intérêt qui aurait compromis l'existence même du TTA.

Sur le point de devoir renoncer au projet, une lueur d'espoir vint de la commune de Manhay qui accepta de se porter garante pour nous, à condition que la commune d'Érezée fasse de même; celle-ci, sollicitée par notre président, accepta également et dès lors la banque Belfius, après une négociation au plus haut niveau, accepta de nous mettre sur le même pied qu'une asbl dépendant des pouvoirs publics; la classification de "débitrice douteuse" n'était en conséquence plus d'application.

Après quelques démarches, le Cabinet du Ministre FURLAN et l'administration de la Région Wallonne acceptèrent de s'impliquer à fond dans ce dossier et beaucoup de portes s'ouvrirent !

L'appel d'offre pouvait alors commencer mai, pour nous qui n'avions jamais fait d'appel d'offre, ce ne fut pas simple ! Message personnel: merci à tous ceux qui nous ont "tuyautés"; ils (et elles) se reconnaîtront !

Un appel à 3 candidats fut d'abord lancé pour le "pilotage" du projet: la procédure européenne est à ce point compliquée qu'un organisme spécialisé doit s'en charger.

Logiquement, IDÉLUX fut choisi et un nouvel appel d'offre fut lancé à 3 bureaux d'études pour établir le cahier des charges: ce fut le bureau LACASSE, de Vielsalm qui fut choisi.

Mr. LACASSE, ingénieur civil, s'enthousiasma pour le projet qui rentrait tout-à-fait dans son optique de promotion de la ruralité; sportif, il parcourut à pied plusieurs fois le tronçon à rénover et il fit un travail remarquable; nous ne le remercierons jamais assez.

Avec son concours l'appel d'offre fut lancé et, parmi les candidats, ce fut une association

SOCOGETRA/ARDENNE FER qui remis le prix le plus bas.

Idélux exigea encore certaines vérifications de prix avant de désigner officiellement cette société et d'aviser les autres de leur non-désignation.

Une remarque sur cette procédure: ce fut en réalité le Conseil d'Administration du TTA qui agit, guidé par Idélux; cela donne une petite idée de la masse de travail administratif que le CA et particulièrement son président ont du absorber.

Cet exposé ne serait pas complet si on ne mentionnait pas que 3 appels d'offre durent encore être faits pour une autre société chargée de contrôler les travaux qui a également été désignée!

Seul le permis d'urbanisme manque encore, mais comme il s'agit d'une rénovation à l'identique, celui-ci ne pose aucun problème.

### **3) Les travaux:**

Des contacts ont déjà eu lieu avec SOCOGETRA/ARDENNE FER; cette société a déjà travaillé directement ou non pour des chemins de fer africains, pour le chemin de fer de Provence et pour les chemins de fer corses. C'est dire qu'ils ont l'expérience et la pratique.

En gros les travaux consistent, en partant de Forge, à la rénovation de toutes la voie jusqu'au pont sur le ruisseau Lue.

Ce pont sera consolidé par coulage de béton armé; pour accéder à ce pont, les voie seront démontées depuis ce pont jusqu'au PN du moulin à Dochamps et transformée provisoirement en piste pour que le matériel de chantier puisse avoir accès au pont.

Rien ne sera fait entre le PN du moulin et le début de la courbe à 180° après Dochamps; la suite qui n'a plus vu passer de tram depuis 1959 sera déboisée et totalement réhabilitée.

Une exception: budget oblige, les 3 aiguillages de la gare de Lamomenil seront remis en ordre par l'équipe de la voie du TTA. (qui a déjà prévu de s'administrer des forfifiants en vue de faire cela en plus du travail d'entretien de la partie nonconcernée de la ligne)

Dans la pratique, en présence de notre président et avec l'aide toujours précieuse d'Albert, 6.000 traverses ont déjà été commandée à une firme de Haren.

XXXXXXXXXX

Quelles conclusions tirer de ce exposé qui ne reprend que les principaux épisode de ce qui fut une véritable saga !

Merci bien sûr aux initiateurs du projet et au CA du TTA pour le suivi du dossier, mais surtout un grand coup de chapeau à notre président Claude FIEVEZ qui s'est livré à une véritable course d'obstacles malgré un sérieux accroc de santé.

Merci à tous les autres qui ne souhaitent peut-être pas être cité expressément qui nous ont aidés, conseillés, renseignés, ouverts de portes et qui finalement ont tous apportés une pierre, petite ou grande à l'édifice.

Mais une grande leçon s'impose; que cela plaise ou non, sans l'aide des pouvoirs publics, et plus particulièrement des Communes de Manhay et d'Érezée et de la Province du Luxembourg, le TTA ne pourrait pas vivre longtemps.

La prolongation à Lamorménil exigera encore plus d'effort et de participation de la part de tous, mais ceci est déjà la suite de l'histoire...

Claude LEROY