



Interlocale Ourthe-Amblève

Aywaille

Comblain-au-Pont

Esneux

Neupré

Sprimont

Conférence de presse

09.02.2005

Et si servir le public, c'était aussi...

1. Introduction
2. CHU & CHUOA
3. Mobilité
4. Gares
5. postes
6. Conclusion

Annexes : - Proposition de décret relatif à la labellisation Kyoto des communes - "Respecter Kyoto pour sauver la planète...ma commune participe". (B. Wesphael)
- l'interlocale Ourthe-Amblève

1. Introduction

Bonne nouvelle pour la santé de la planète : la Russie a ratifié le protocole de Kyoto, ce qui le rend contraignant pour les Etats qui y ont adhéré(dont la Belgique).

Mauvaise nouvelle : la Belgique doit revoir sa copie et réduire de 7,5% ses émissions de gaz à effet de serre.

Le service public a un rôle majeur à jouer pour relever le défi.

Qu'en est-il des services rendus à la population dans le domaine des transports publics par exemple ?

L'interlocale Ecolo Ourthe-Amblève fait un constat : il nous paraît que le service public s'inscrit dans une logique de rentabilité financière avant tout.

Il s'éloigne continuellement des usagers, qu'il s'agisse de la poste, du transport public, des soins aux personnes,... nécessitant des déplacements de plus en plus longs et le recours à la voiture personnelle.

Nous défendons une autre logique : polluer moins et être davantage au service des personnes.

2. CHU & CHUOA

Malgré les annonces du Ministre de la Santé, qui promet un financement public des hôpitaux, plus juste, plus social, plus transparent,..., des avantages pour les établissements qui accueillent beaucoup de patients à faibles revenus, la décision, prise par le Conseil d'Administration du CHU fin décembre, de déplacer les services d'urgence d'Esneux vers le Sart Tilman nous semble aller à l'encontre du service au public.

Fin décembre, le Conseil d'Administration du CHU a voté le « Contrat d'Organisation Stratégique » (COS) qui met en place une politique multisite sur le Sart Tilman, les Bruyères et Esneux.

Les communes de Comblain et Esneux avaient demandé d'obtenir des précisions sur cette décision, mais le Conseil d'administration, qui devait avoir lieu en février, a été avancé, court-circuitant ainsi cette demande.

Sur le fond de la décision, ECOLO approuve la spécialisation des sites et le regroupement des disciplines par site, chacun valorisant les spécialités pour lesquelles il est performant. L'évolution des technologies de pointe en médecine doit pouvoir profiter aux patients et permet continuellement de sauver des vies. Les moyens financiers n'étant pas illimités, il faut partager les ressources disponibles pour obtenir une qualité optimale des soins et il est humainement impossible de maintenir le système actuel.

ECOLO se réjouit également de la volonté de maintien des emplois à Esneux.

Les normes ministérielles exigeant une seule unité d'urgence par entité hospitalière, il est évident que, dans ce contexte, l'implantation d'Esneux ne peut être maintenue et nous le regrettons vivement. Pour d'autres raisons, mais avec la même conséquence, la suppression des activités chirurgicales et soins intensifs paraît hélas irrémédiable.

L'hôpital d'Esneux dessert toute la zone d'Ourthe-Ambève : non seulement Esneux, mais Comblain, Sprimont, Aywaille,..., malgré la mauvaise desserte par les transports en commun, comme souligné par ailleurs dans cette conférence de presse.

La création de grandes unités de soins au détriment d'entités plus petites telles que nous les connaissons avec le CHUOA ne fait que renforcer le sentiment d'insécurité, de déshumanisation, d'éloignement et de non-communication.

A cela s'ajoute l'incapacité des autres services publics à se modeler à ces grandes infrastructures : Ecolo constate ainsi une réelle déficience dans les liaisons par les transports en commun : l'accès par les transports en commun pour les habitants d'Ourthe-Ambève ne peut se faire que par Liège, alors qu'une liaison Tilff-CHU paraît plus qu'évidente en gain de temps, en frais de déplacement,...

ECOLO souhaite un service de soins compétent. La garde assurée par les médecins les week-ends et jours fériés n'est pas suffisante. Les personnes qui n'ont pas les moyens de payer le médecin de garde (surtout au tarif du week-end) se rendent directement aux urgences lorsqu'ils sont confrontés à une situation qu'ils estiment suffisamment grave. D'autres fois, c'est le médecin de garde lui-même qui envoie le patient aux urgences. S'il s'agit d'un accident de la route, les ambulances conduiront directement les blessés au Sart Tilman.

Tout en reconnaissant les qualités du service des urgences qui peut « répondre à des besoins de « proximité » pour la prise en charge d'affections peu sévères, ne nécessitant souvent qu'un traitement ambulatoire » (p. 13) et offrir des délais d'attente réduits, le Plan COS prévoit néanmoins la fermeture, au terme de l'année 2006, des urgences et soins intensifs attenants, pour faire du site d'Esneux un « hôpital monospécialisé en Revalidation »(p.15).

Le Plan ne prévoit pas le maintien d'un service de garde-porte « généraliste » 24h/24 qui répond aux besoins de proximité, à l'aspect plus humain de l'accueil et à l'accessibilité pour les plus démunis.

La défense d'un service public de qualité et de proximité accessible à tous est au cœur de la lutte politique d'ECOLO. Ecolo ne peut donc que déplorer toute évolution qui éloigne les dits services du citoyen. Ecolo demande aux autorités du CHU de faire tout ce qui est possible pour garantir aux habitants de l'Ourthe-Ambève un service de garde-porte 24h/24 à Esneux qui soit conforme au besoin de la population.

3. Mobilité

Pour les habitants de la région Ourthe-Ambève, d'Aywaille à Neupré, il est extrêmement difficile de se passer d'une voiture même si même si c'est le souhait de beaucoup d'entre eux.

Deux gros pôles posent problème en matière de mobilité : le CHU et la clinique du Bois de l'Abbaye de Seraing, liés de par leur situation à l'université pour le premier, à l'Athénée de l'Air Pur pour le second.

La route du Condroz est desservie par deux lignes de bus :

- le 94 circule de Warzée vers Liège toutes les 2 heures jusqu'à 19 h.
- le 58 relie Bonnelles et Liège, dessert le CHU et l'université toutes les 10 minutes, mais ne roule ni le samedi, ni le dimanche, ni les jours fériés. C'est est une bonne initiative mais si vous habitez au-delà de Bonnelles, il vous faudra une voiture pour atteindre l'arrêt de bus.

Pour ce qui concerne la vallée, la situation n'est pas plus enviable :

- le 377 Comblain - Esneux vers Liège passe toutes les demi-heures jusqu'à Esneux et toutes les heures jusqu'à Comblain-au-Pont.
- le 42 Trois-Ponts-Aywaille- Esneux passe aux heures de pointe, matin et soir.
- il n'existe aucune liaison de la vallée de l'Ourthe vers le Sart Tilman, obligeant les habitants de Tilff, Esneux, Comblain, Sprimont, Aywaille,... à passer par Liège pour se rendre au CHU ou à l'Université !
- Entre le point d'arrêt du bus à Esneux et le CHUOA, une "petite" distance doit être parcourue, mais la déclivité du terrain constitue une réelle difficulté et ne favorise pas l'accès piéton. Le développement de la policlinique et du centre de réhabilitation pourraient utilement être renforcés par un très léger détour du bus.

Quand verra-t-on une liaison pour autobus sur le plateau du Condroz vers le CHU et entre les vallées et le CHU qui va probablement devenir le seul centre hospitalier d'urgence dans notre région ?

A ces difficultés s'ajoutent des problèmes créés de toutes pièces, dans le domaine universitaire : les changements de direction au Boulevard du Rectorat, après le rond point du CHU, obligent les automobilistes à « slommer » vers Colonster. Ces aménagements constituent un danger principalement pour l'accessibilité des ambulances en cas d'urgence et sont cause de « bouchons » tous les jours.

Des initiatives apportent pourtant des ébauches de solutions.

Ainsi, il y a peu, les locales ECOLO de Neupré et Seraing se sont associées pour mener une action : il s'agissait de rallier " Neuville-Domaine" au haut de Seraing à pied ou vélo à travers bois, par des chemins existants. Elles ont proposé dans le cadre d'une semaine de la mobilité d'instaurer un accompagnement à vélo, d'élèves de Neupré jusqu'à l'Athénée et autres écoles. Ceci se pratique déjà dans d'autres communes, comme Nandrin, Enghien..

Un système de co-voiturage centralisé sur le site internet de chaque commune pourrait aussi être envisagé.

Une autre solution : le TEC Luxembourg propose une formule de « Telbus », autobus à la demande. Le principe est simple, il suffit de téléphoner pour que le bus vienne vous prendre dans votre village, hameau ou quartier. Son horaire et itinéraire sont organisés en regroupant les demandes de transport. Le TEC compose le trajet et l'horaire, puis prend arrangement avec les clients. Ces petits bus (32 places) offrent un grand confort et leur plancher surbaissé garantit une accessibilité maximale.

4. Les gares : un service public s'en va... !

Jadis, ce bâtiment a donné son nom à un lieu du village : la gare.

Nécessités budgétaires obligent nous a-t-on dit, ou bien choix budgétaire délibéré qui ne dit pas son nom, progressivement, le service public a été diminué. Risque-t-il bientôt d'être complètement supprimé ?

On se plaint du trafic des camions mais le politique n'investit guère dans le transport ferroviaire des marchandises : les cours à marchandises et les gares de marchandises de la SNCB sont démantelées dans la région (Tilff, Esneux et plus récemment Poulseur et Rivage).

Jadis lieux d'attente chauffés et gardés, les gares voyageurs assuraient l'accueil des usagers, donnaient les divers renseignements, expédiaient les colis. Par leur présence, les guichetiers étaient souvent un gage de sécurité pour les personnes et les biens.

Si le navetteur ne ressent pas le besoin d'un guichet personnalisé, il n'en est pas de même pour les non initiés et les personnes plus âgées. Sans guichet, le nombre de voyageurs tendra à diminuer et la SNCB pourra alors justifier la suppression de l'arrêt des trains à cette gare. Est-ce son objectif ?

Et puis, de restriction en restriction, une à une, les gares ferment leurs portes. Est-ce comme cela que le transport en commun va se trouver renforcé ? Ne peut-on imaginer une autre affectation complémentaire pour ces bâtiments, y compris ceux fermés depuis plusieurs années ? N'y a-t-il pas une piste à exploiter pour ce patrimoine situé en zone touristique ? La gare de Poulseur va perdre prochainement son service accueil des voyageurs et seul subsistera un arrêt, derrière la façade magnifiquement restaurée. La gare d'Aywaille, après quelques hésitations, est parvenue à se maintenir dans le peloton des gares qui conservent leur service. Pour combien de temps ? Celle de Rivage continue avec un personnel en diminution.

La Fondation Rurale de Wallonie propose que la gare devienne la « Maison des services Publics » où une personne et différentes permanences pourraient jouer le rôle d'agence postale, guichet SNCB et TEC, Infor-jeunes, mutuelles,...

Un appel est par ailleurs lancé aux communes pour créer des espaces multi-services dans les 23 gares pour lesquelles la fermeture des guichets est prévue mais actuellement "suspendue" (Flémalle-Haute et Aywaille sont pour le moment "épargnées"). La SNCB holding, qui reste propriétaire des bâtiments, prévoit-elle de remettre les bâtiments en état ? Sinon, à qui incombera cette charge ? A Poulseur, les châssis sont pourris et l'escalier est dangereux.

Un budget de 1,25 millions d'euros serait alloué par la Région wallonne aux communes qui deviendraient partenaires. Budget ponctuel, bien sûr. Et après ? Qui assumera financièrement et humainement la gestion ?

Par ce projet, très séduisant d'ailleurs, la SNCB tente de faire assumer, par les communes notamment, ce qui relève de leurs prérogatives, une partie de la gestion qui leur incombe, y compris sur le plan financier.

La SNCB se décharge du problème de bâtiments inoccupés, sans pour autant maintenir les guichets : le service disparaît donc, un distributeur de billets n'est même pas garanti. Aux voyageurs de se débrouiller !

Pour les gares déjà fermées depuis longtemps, rien n'est prévu : la vision globale du problème n'existe même pas.

Un train toutes les deux heures⁽¹⁾ vers Jemelle, un train toutes les deux heures vers Gouvy⁽¹⁾ (avec arrêt dans quelques gares seulement). Quelle sera la prochaine restriction : une gare par commune ? C'est déjà le cas à Comblain-au-Pont où le bâtiment a été revendu à une société privée et l'arrêt supprimé, malgré une pétition qui a récolté plus de 2000 signatures.

La SNCB se réjouit d'une recrudescence du nombre d'utilisateurs du train mais pensera-t-on un jour à faire circuler des trains plus légers plus souvent ? À veiller à ce qu'il y ait suffisamment d'abris confortables pour voyageurs ? À ce que les quais et les wagons soient accessibles aux personnes à mobilité réduite ? À ce que des parkings suffisants soient installés près des arrêts pour favoriser l'intermodalité, pour que le voyageur soit tenté de prendre le train au lieu de continuer en voiture jusqu'à la ville ?

¹ Sauf heures de pointe.

Un spectacle surprenant se présente presque tous les matins le long de l'E25 à Angleur : le long d'une autoroute saturée où les ralentissements sont légion, les voies des lignes de l'Ourthe et de l'Amblève ne sont presque pas utilisées. A quand un transport en commun plus adapté pour délester l'autoroute ?

En région liégeoise, l'infrastructure actuelle pourrait être aménagée pour une desserte rapide de la nouvelle gare TGV de Liège vers les vallées de l'Ourthe et de l'Amblève. Qu'attendons-nous pour développer la structure existante autour de Liège en « pré-RER » puisque l'infrastructure existe, seules, les voitures en passage relativement cadencé manquent.

La voie ferrée dessert les vallées, certaines lignes d'autobus également. Ne faudrait-il pas investir dans le rail pour réorienter le transport routier en travers des vallées et sur les crêtes.

Quand verra-t-on une liaison par autobus entre les vallées et l'Université du Sart Tilman et le CHU ?

Le CHU va probablement devenir le seul centre hospitalier d'urgence dans notre région... sans liaison en transport public avec celle-ci.

5. Les Postes

La direction des Postes se réjouit d'enregistrer un bénéfice pour l'année 2004.

Mais cet objectif de rentabilité d'un service qui était autrefois public, ne se fait pas sans sacrifices tant de la part du personnel que des usagers.

Depuis quelques années, le Postchèque a perdu sa gratuité. Les personnes ayant peu de moyens financiers n'ont plus aucun intérêt particulier à y ouvrir un compte. Les banques privées se sont donc vues obligées d'ouvrir un compte à tous, d'offrir un service universel minimum (payant, lui aussi).

Les facteurs sont obligés d'adopter un rythme à très grande vitesse pour effectuer leur tournée quotidienne, pressés par le « géoroute ». Plus le temps de rendre service à une personne seule et âgée, comme passer par la pharmacie, lui apporter les dernières nouvelles glanées chez les voisins,...

Et maintenant, ce sont les bureaux de poste qui ont commencé à être la cible des mesures de restriction.

Pour prendre l'exemple de Neupré qui regroupe les entités de Neuville, Rotheux et Plainevaux, il existe un bureau de poste à Rotheux et un à Neuville, mais pas à Plainevaux.

Il faudrait à un habitant de Plainevaux parcourir 3 km pour atteindre la poste de Rotheux.

Le bureau de poste de Remouchamps a été fermé.

A Poulseur, des rumeurs persistantes font état de la vente du bâtiment qui abrite la poste. Les bureaux sont ouverts actuellement le matin, ce qui constitue déjà un horaire réduit.

6. Conclusions

Tant la SNCB que la poste et le TEC sont des entreprises qui doivent impérativement dispenser un service pour tous les citoyens.

Tout indique que les ministres de tutelle conçoivent davantage ces services en termes commerciaux et financiers qu'en termes de services au public.

Les services publics sont par ailleurs mis en danger par la directive européenne dite « Bolkenstein » qui prévoit leur libéralisation, directive qui sert de prétexte aux gouvernements pour détricoter petit à petit certains services publics.

Pourtant, la société change, les besoins aussi se transforment.

L'évolution de notre société se traduit déjà trop souvent par une augmentation continue des déplacements individuels. Or nous constatons que les services publics tendent à amplifier ce phénomène qui va à l'encontre de la prise de conscience de l'impact de l'environnement sur la planète et sur notre santé.

Les services publics restent à l'écart. Ils semblent n'avoir aucune vision d'avenir des services à rendre à la société et aux usagers ni de leur responsabilité pour la préservation de notre environnement, aucune vision d'avenir à moyen et à long termes de l'évolution – nécessaire – de leurs missions, ni des implications de leurs "choix".

Tout se passe comme si les effets des activités humaines n'étaient pas pris en considération, comme si les services publics ne voulaient pas prendre leurs responsabilités face aux enjeux planétaires, comme s'ils n'étaient pas concernés eux aussi par le défi à relever.

Ils se désolidarisent de l'effort global d'évolution des mentalités qui doit se traduire dans des actes au service de tous, aujourd'hui et demain, aujourd'hui pour demain.

Le développement du pôle universitaire au Sart Tilman et la création du CHU ont multiplié les déplacements individuels sans qu'une liaison par bus soit organisée au départ de la vallée ni du plateau du Condroz. Plus récemment, les initiatives du Ministre José Daras ont permis notamment la réalisation d'une étude sur la mobilité dans la région du Condroz et en Ourthe-Ambève et puis la création de la ligne 58.

Ecolo souhaite ardemment la poursuite de ce travail par les acteurs de terrain.

La mise en œuvre de la restructuration du CHU impliquera des déplacements plus fréquents et plus coûteux, augmentant encore le charroi et la pollution. Etudiants de l'Université, patients et visiteurs du CHU, notamment, attendent ...

Ecolo critique...et lance une initiative originale : la proposition de décret de Bernard Wesphael relatif à la labellisation Kyoto des communes : "Respecter Kyoto pour sauver la planète...ma commune participe. (voir annexe).

Annexe - L'Interlocale Ourthe Ambève

Depuis 1999, plusieurs locales Ecolo d'Ourthe-Ambève se réunissent régulièrement et travaillent ensemble sur des matières et des projets qui leur sont communs.

En effet, dans nos régions semi-rurales...ou semi-urbaines, les modes de vie ont changé.

Les habitants de notre région rencontrent des situations similaires ou presque, bien des problèmes qui se posent dans nos communes sont du même ordre.

Dépassant la simple frontière administrative, cette collaboration interlocale permet d'avoir une vision globale cohérente de certains sujets, de mieux cerner les enjeux d'un problème, ses tenants et aboutissants, aujourd'hui mais aussi à moyen et long termes.

Une autre façon de faire de la politique, c'est d'éviter le repli sur soi dans "sa" commune, de voir plus loin pour agir mieux au service de tous, en connaissance de cause.