

# m o b i l i t é

en OUTREMEUSE (1ère partie)

Pierre ARNOULD, ingénieur civil.

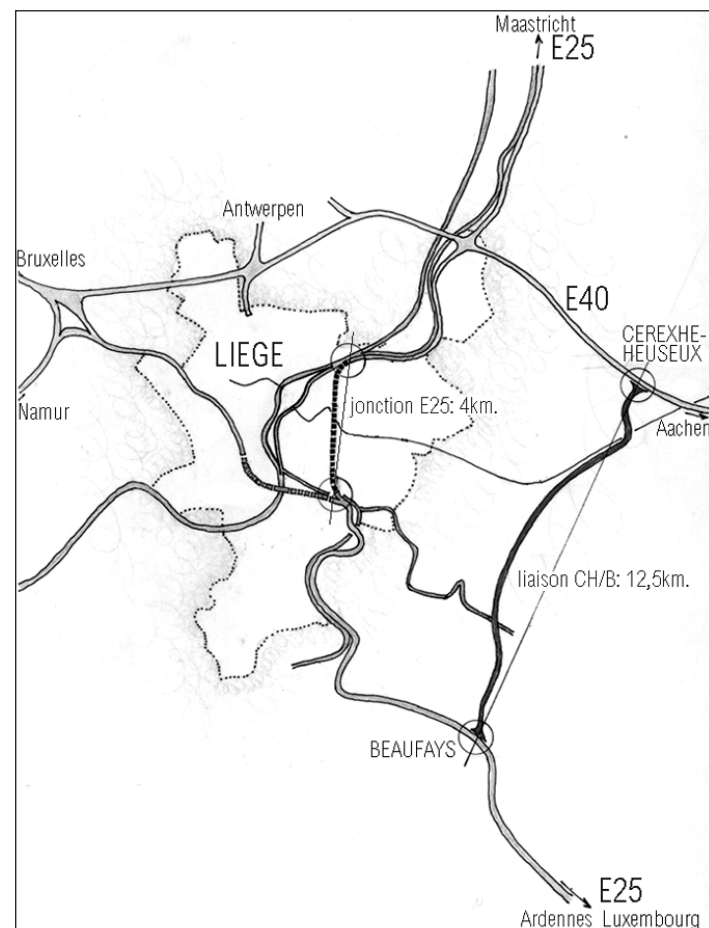
La "quiétude" pour les habitants des quais de la Dérivation est un objectif majeur, qu'en OUTREMEUSE on poursuit avec mollesse, nous en convenons. N'ayant pas la candeur de certains riverains, j'affirme qu'il ne pourra être atteint par la liaison CEREXHE-HEUSEUX / BEAUFAYS.

Je ne verserai toutefois pas benoîtement dans le dogmatisme de ceux qui remettent en question la nécessité d'un contournement EST de Liège, nous ne saurons faire l'économie de ce complément d'infrastructure. Par ailleurs, l'UWEL (Union wallonne des entreprises) l'a très justement rappelé, il est indispensable de conserver intactes les promesses d'investissements en cours. Encore faut-il que ceux-ci soient utilisés à bon escient...

J'ajouterai enfin que la mise en application du PCM (plan communal de mobilité) en Outremeuse y est étroitement corrélée et repose sur la même logique: l'annulation de tout trafic de transit tout au long de la Dérivation. Les quartiers limitrophes: Bressoux, Amercœur et Longdoz sont tout autant concernés.

La liaison CEREXHE-HEUSEUX / BEAUFAYS est un leurre. Endéans les 10 ans de sa mise en service, le trafic parasite sera redevenu ce qu'il est actuellement, à savoir:

chaque jour: 25.000 véhicules par rive (1)



De par son éloignement, la liaison CH/B ne sera pas une voie de délestage possible pour la liaison E40-E25. Les quais resteront l'unique EXUTOIRE en cas de saturation, d'incident ou simplement d'entretien du tunnel sous Cointe. Il est donc vain d'imaginer l'éradication des nuisances du transit par des dispositifs dissuasifs.

S'accrochant à l'unique solution présentée (la liaison CH/B date des années 80), on a prétendu un peu rapidement: "... qu'il était impossible de défendre une autre thèse." Même l'administration du MET n'est plus de cet avis. Une alternative existe et sa faisabilité est largement établie:

## la jonction E25 (tunnel sous la Chartreuse)

L'autoroute E25 (Maastricht - Ardennes) est interrompue aux portes de l'agglomération liégeoise. La proposition consiste à relier ses extrémités par une voie souterraine passant sous le massif rocheux de la Chartreuse (2). Cette jonction comprend un tunnel et à ses extrémités deux tronçons (3) en tranchée couverte (500 mètres, trémie incluse) situés, l'un quai des Grosses Battes à l'extrémité du boulevard de Froidmont, l'autre au bout de la E25 (Cheratte - Monsin) en aval du pont Atlas. Soit une infrastructure d'une longueur totale de 4 kilomètres.

Nous retrouvons ici la même configuration que sous la colline de Cointe, précise le géologue A. MONJOIE, Professeur honoraire à l'ULg. Les technologies mises en oeuvre, creusement à la "HAVEUSE", peuvent être identiques. Le tunnel autoroutier sera ici aussi composé de deux conduits distincts par sens de circulation, chacun de deux bandes de roulement.

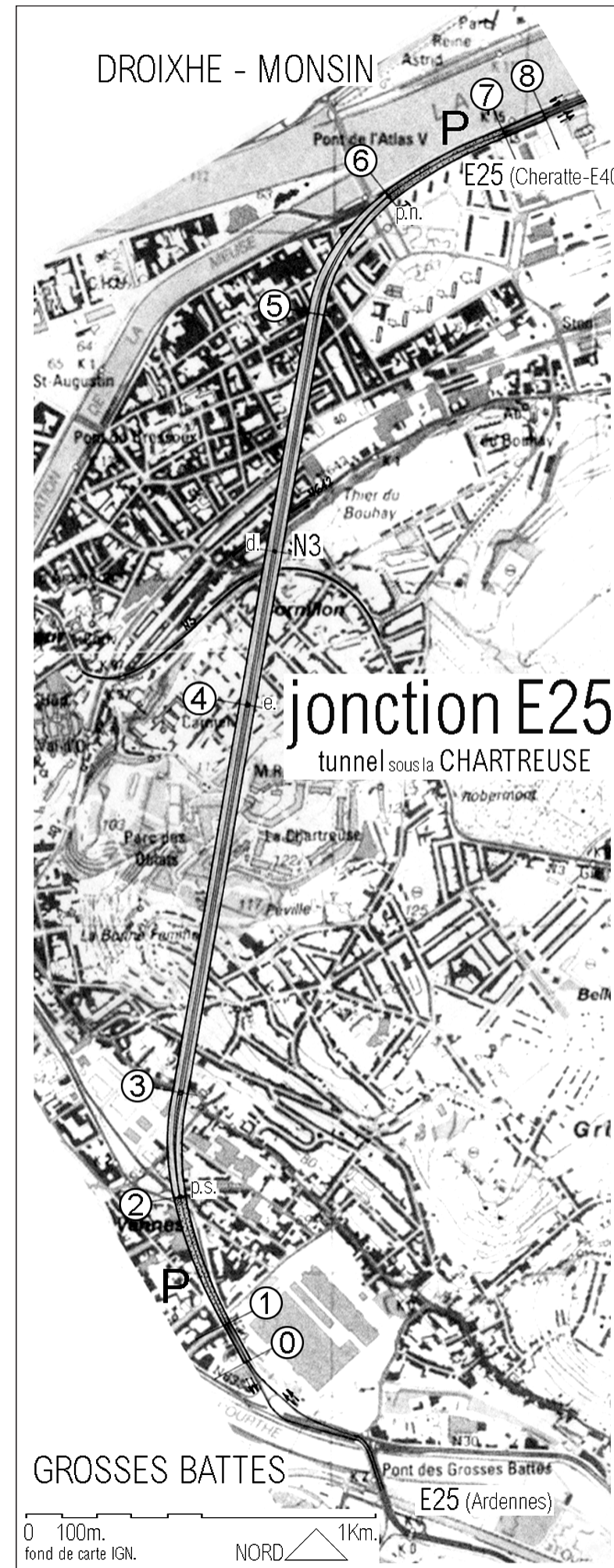
Le coût est estimé à 209,7 millions d'euros par les techniciens d'entreprises liégeoises parfaitement rodées à ce type d'ouvrage. Soit le même ordre de grandeur que CH/B. Différence fondamentale, la variante proposée ne nécessite AUCUNE EXPROPRIATION.

On notera que la "jonction E25" assure le complément autoroutier (4) au gabarit poids lourds le plus rationnel pour le trafic national et international et s'inscrit (comme l'était la liaison CH/B, devenue obsolète) dans le réseau européen. Dès lors, le montage financier que la SOFICO est capable de réaliser avec ou sans le concours de la BEI (banque européenne d'investissement) reste valable.

Outre le report INTEGRAL du trafic de transit des quais de la Dérivation, on peut valablement estimer à 1/7 celui de la liaison E25-E40 (tunnel de Cointe en passe de saturation) et pour partie (10%) le charroi empruntant la rive gauche de la Meuse (hypercentre). La "jonction E25" jouera pleinement son rôle de voie de délestage possible si accident ou entretien sur l'ensemble du réseau.

Il faut aussi souligner qu'elle est en parfaite harmonie avec le concept multimodal de déplacement prôné par le PCM de Liège et que des parages d'échange en ouvrage aux portails, comme sous la N3, sont aisément intégrables. Enfin elle ne pose aucun problème d'insertion urbanistique et ne génère aucune nuisance. Quant au plan de secteur, nous prendrons le temps qu'il faut pour le modifier. Qu'à cela ne tienne...

- (1) Bases du calcul: report escompté: 7.500 véh/j. et taux annuel d'augmentation du trafic: 3%
- (2) A ne pas confondre avec le "Tunnel de Robermont", réponse hybride datant de 1988, situé plus à l'Est.
- (3) Intégralement sur le domaine public.
- (4) Estimation de charge: 70.000 véhicules par jour pour les deux sens.



mobilité (suite)

La lutte contre l'exode urbain est de tous les programmes. Or une infrastructure telle que la liaison CEREXHE-HEUSEUX/BEAUFAYS distante de Liège n'est pas pour inciter la population à remettre le cap sur notre Cité.

## Vivre en ville n'est pas une régression sociale.

Contrôler le trafic automobile et ses nuisances sur l'environnement, structurer les agglomérations, limiter l'étalement urbain ne sont pas des vœux pieux. Il s'agit d'une réelle volonté politique de la Région wallonne en matière d'aménagement du territoire.

Créer une culture urbaine de proximité, réduire les distances de déplacement, induire des changements de comportement, ces choix de société sont inscrits dans le PCM. Le Conseil communal de Liège les a aussi approuvés. Manifestement cette corrélation (contournement EST de Liège et PCM) échappe encore à certains. On commet vraisemblablement une erreur politique en les dissociant au niveau des objectifs poursuivis qu'ils soient stratégiques et/ou opérationnels. La réflexion se doit d'être prioritaire.

## plan TERRIER (figure ci-contre)

- sections 0-1 et 7-8 TREMIES (2x125m.)
- sections 1-2 et 6-7 TRANCHEES COUVERTES (2x375m.)  
intégralement sur le domaine public  
plafond variant de la cote 65,00 (± terrain naturel) à 50,00 (niveau "bed rock" primaire)
- sections 2 à 6 TUNNEL (3.000m.)  
profil constant à la cote 50,00  
2 conduits distincts de 12m. de diamètre
- raccords au réseau:  
Sud: sur la E25 - direction Ardennes - tronçon de 750m. existant à gabarit jusque la sortie 38 (Grosses-Battes)  
Nord: sur la E25 - direction Cheratte et E40

Renseignements techniques: 04 349.10.77 - am.lg@skynet.be

Cet article s'inscrit dans le cadre d'une réflexion globale portant sur la MOBILITE en Communauté urbaine liégeoise. Le contournement (autoroutier) EST de Liège constitue la 1ère partie du dossier.

- A suivre:
- parages d'accueil et intermodalité
  - le PCM appliqué en OUTREMEUSE  
. Dérivation, rive droite  
. flux de travers (véhicules particuliers - transports en commun)  
. requalification de la place de l'Yser  
. rond-point Pont Saint-Nicolas  
. cheminements piétons: chaussée des Prés - Puits en Sock
  - vers d'autres modes de transports...

Liège, février 2005 p.a.