

GROUPEMENT CEREXHE-HEUSEUX/BEAUFAYS



Association sans but lucratif

Groupement d'opposition au projet de liaison entre
Cerexhe-Heuseux et Beaufays

Siège social : 44, rue Bois le Moine 4870 - TROOZ -

Banque Dexia : 068-2220469-69 - Sites amis : <http://www.iewonline.be> et <http://users.skynet.be/am249080/new.prayon.html>

LE MOT DU PRÉSIDENT

A défaut d'arguments solides pour justifier la liaison autoroutière entre Cerexhe-Heuseux et Beaufays (CHB), les promoteurs de ce projet ne se privent pas de la présenter comme le remède à divers maux réels ou imaginaires dont on peut souffrir à Liège. Mais nous ne voulons pas de ces faux remèdes, coûteux et inutiles.

Nous n'en voulons pas, car à la clé il y a aussi la vaine destruction de notre patrimoine particulier et collectif, sacrifié pour la satisfaction d'intérêts économiques ou politiques qui auront fait long feu dans 10 ans. Un vrai débat devrait nous être favorable, car nos arguments sont actuels et éprouvés, mais la raison du plus fort reste toujours dangereuse. L'actualité le prouve à suffisance.

Nous avons la chance de publier ici un billet de l'écrivain d'origine liégeoise Caroline Lamarche, qui nous partage une vision qui redonne toute leur valeur à des idéaux, qui singulièrement, par leur gratuité, sont de poids dans ce combat.

Pendant l'année 2002, les partisans de CHB n'ont pas chômé. Il n'y a pas d'argent européen pour CHB, mais toujours des ambitions chez certains Wallons. Les quais de la dérivation cherchent toujours leur salut dans CHB ; avec Inter-Environnement Wallonie, nous sommes convaincus que c'est une fausse route. Les politiciens s'envoient des bordées par CHB interposé ; c'est devenu un rituel à l'approche des élections.

Les préparatifs du MET et de son double financier, la SOFICO, ne laissent pas de doute sur leurs intentions, même si aucune démarche officielle n'a encore été entreprise pour obtenir les autorisations nécessaires à la construction de CHB. Pendant ce temps, l'Allemagne finalise un tracé alternatif pour le trafic

CAROLINE LAMARCHE : vous avez dit « remarquable » ?

Le mot « remarquable » souvent utilisé par les pouvoirs publics pour qualifier notre réseau autoroutier pourrait laisser entendre que ceux qui s'opposent au projet de liaison CHB sont des ennemis de la beauté, du progrès et de l'intérêt général.

Ne doit-on pas considérer qu'il existe un patrimoine « remarquable » qui s'enracine dans l'air, l'eau et la terre ?

Que les formules du progrès héritées du siècle passé sont devenues inopérantes ? Bref qu'il faudrait commencer à penser un peu plus large qu'entre pot et capot ?

La terre de nos ancêtres a vécu. La Belgique est un des seuls pays au monde d'où le silence et l'obscurité ont complètement disparu, en raison d'un réseau routier d'une densité hallucinante. Un des seuls pays au monde où le patrimoine architectural et naturel est traité avec autant de désinvolture. Un des seuls pays au monde qui ne sera bientôt plus survolé par les oiseaux migrateurs, dont l'un des derniers refuges se trouve précisément dans l'axe de la future liaison CHB. Un pays enfin - hélas pas le seul - où la pensée migratrice, novatrice, inventive, est balayée au profit de plans à court terme, à la répétitivité subtilement peaufinée, promis à une caducité elle aussi « remarquable ».

Nous ne venons pas avec des rêves d'Indiens, des invocations aux forces naturelles, des nostalgies de guerriers vaincus. Nous venons avec nos réflexions d'hommes et de femmes de ce monde, assaillis des mêmes soucis que ceux qui nous gouvernent. Comme eux, nous calculons, comparons, analysons, comptons. Comme eux nous réfléchissons au bien commun, à la circulation des biens et des personnes, à la course du temps, à l'avenir de nos enfants. Et nos observations sont aussi « remarquables », aussi construites, aussi logiques que les raisonnements d'en face. À une nuance près : nous refusons de cautionner un scénario périmé.

Caroline Lamarche

Nord-Sud par Verviers-Prüm. Le tronçon Nord-Sud par Verviers-Prüm. Le tronçon Bittburg—Wittlich est à présent en service. le temps passé est du temps gagné, à résister à l'usure du temps lui-même.

L'étude du projet CHB livrée par Stratec aux pouvoirs publics wallons en 2002, n'a laissé filtrer que peu d'informations chiffrées à ce jour. Je voudrais remercier ici en particulier tous ceux qui ont œuvré en 2002 à notre Groupement ; grâce à eux, la lutte continue. Je voudrais aussi vous demander, avec autant d'insistance que de discrétion, d'être spécialement attentifs au mot de notre trésorier, comptable des moyens financiers indispensables à notre action.

Il faut garder intacte notre intuition, étayée par notre connaissance du dossier, pour nous battre contre ce projet suranné. Tout

Frédéric Falisse

Avertissement : D'une manière générale et en vertu du principe bien connu des vases communicants, les axes transversants (Nord-Sud) connaîtraient une réduction sensible de trafic dès l'ouverture de CHB, mais il y a aussi des voiries importantes où CHB provoquerait une augmentation tout aussi immédiate du trafic. En outre, dès l'horizon 2010, les « gains » réalisés sur la plupart des autres voiries seraient perdus à cause de l'augmentation globale du trafic automobile. Cette observation confirme les avertissements de la Commission européenne qui souligne que toute construction supplémentaire d'infrastructures autoroutières ne fait que différer le problème. Elle invite donc à réorienter « l'effort de modernisation du réseau routier [...] vers de nouveaux types de priorité ». Et de citer « les **systèmes de gestion du trafic et d'information** aux usagers qui permettent d'optimiser les capacités des infrastructures existantes en régulant au mieux les flux dans le temps et sur le réseau ». Nous ne disons donc pas autre chose quand nous invitons les politiques wallons à consacrer les moyens budgétaires disponibles à l'entretien et l'aménagement du réseau routier existant, où la priorité serait enfin donnée à la sécurité des différents usagers et à l'utilisation des transports en commun.

CHAUDFONTAINE :

C1 : Mauvaise nouvelle pour les partisans de CHB à Chaudfontaine: sur la N61, CHB accroîtrait le trafic jusqu'à 45% entre **Chaudfontaine-Sources** (+ 11%) et la **gare de Trooz** (+ 10%). De plus, les Calidifontains résidant vers la **piscine** et **Chaudfontaine monopole** subiraient le viaduc haut de 80 m. et long de 1600 m. qui surplomberait la vallée à hauteur de **La Rochette**.

C2 : Le trafic diminuerait de manière importante à **Ninane** (-48%), mais une partie du village aurait à subir les nuisances sonores dues au viaduc au-dessus de la vallée.

C3 : Le centre de **Beaufays** devrait connaître une réduction temporaire du trafic de transit sur la N30 et la N62. Mais les chiffres de Stratec montrent que, dès 2010, le trafic sur ces deux axes aurait soit retrouvé soit dépassé son niveau de 2000.

C4 : Dès l'ouverture de CHB, les riverains de la N62 habitant **Beaufays** (du centre à la **Croix-Michel** incluse) seraient incommodés par le bruit et les nuisances de plus de 12000 véhicules/jour quittant la E25 pour utiliser CHB ou vice-versa.

C5 : A **Vaux**, les riverains de la N61 (vers Chénée et la rue des Grands-Prés) colncés entre le chemin de fer et le TGV connaîtraient une réduction de trafic (-15%). Ils auraient cependant tort de se réjouir : les calculs de Stratec montrent que l'impact positif de CHB sur ce tronçon de la N61 serait de courte durée car, dès 2010, le trafic y serait à nouveau comparable à ce qu'il était en 2000.

C6 : Victimes du TGV, les riverains de la **place Foguenne** et de la **N621** (entre Vaux et Romsée) connaîtraient une réduction significative et durable du trafic dans leurs rues (-47%).

C7 : Les habitants du **Sauny** subiraient les nuisances de la bretelle autoroutière et verraient le trafic entre le hameau et la Vesdre atteindre près de 12000 véhicules/jour.

FLÉRON :

F1 : Les partisans de CHB ont toujours expliqué que la réalisation de la liaison réglerait le problème de la N3 quotidiennement embouteillée dans sa **traversée de Fléron**. L'impact immédiat y serait en réalité faible (- 4%). Dès 2010, le trafic y serait supérieur à ce qu'il était en 2000. CHB ne profiterait donc pas aux habitants du **centre de Fléron**.

F2 : Par contre, les habitants du centre de **Romsée** semblent pouvoir être classés parmi les rares véritables bénéficiaires de CHB. La N621 et le haut de la **route de Bouny** (étonnamment) devraient connaître une importante chute de trafic, encore largement perceptible en 2010.

F3 : Entre le **ronc-point de la Clef** et la desserte autoroutière de la **chapelle de Retinne**, Stratec annonce une diminution de 11% du trafic grâce à CHB. Cependant, dès 2010, le trafic serait à nouveau comparable à ce qu'il était en 2000.

F4 : A priori, les habitants du **Tri-Mottet** et de la route du **Bay-Bonnet** (N673) devraient se réjouir. Stratec annonce une chute de trafic de 91% sur cet axe si CHB était réalisé. Hélas, c'est un marché de dupes : tous les riverains du **Bay-Bonnet** subiraient les nuisances des 24000 véhicules annoncés sur CHB dès son

ouverture et certains (dont ceux de la **cour des Fréneaux**) se retrouveraient en outre au pied d'un talus d'une vingtaine de m..

F5 : Outre de nombreuses expropriations, le quartier des **Trois-Chênes** entendrait chaque jour ces mêmes 24000 véhicules .

F6 : Le quartier de l'**ancienne gare de Retinne**, subirait les inconvénients du passage de quelque 44000 véhicules dès l'entrée en service de CHB. Une partie de la rue du Fort serait rasée

SOMAGNE :

S1 : A **Soumagne**, les riverains de la **rue Militaire** entendraient aussi passer ces 44000 véhicules dans leur jardin.

S2 : Apparemment, les habitants de **Micheroux** réaliseraient une bonne opération grâce à CHB car Stratec annonce - 91% de trafic sur la N3 et - 47% sur la N604. En échange de quoi, ces mêmes habitants vivraient dans un triangle autoroutier où passeraient 117000 véhicules par jour. Bonjour le bruit et la pollution supplémentaires !

S3 : Les habitants de **Cerexhe** entendraient quotidiennement 44000 véhicules emprunter la boucle reliant CHB à l'E40.

S4 : **Soumagne-bas** devrait connaître une sérieuse baisse du trafic, sauf sur la N621 entre le centre du village, **Wégimont** et l'accès autoroutier des **Trois-Chênes**. A cause de CHB, la circulation devrait y augmenter de 17% par rapport à 2000.

TROOZ :

Tr1-Tr2-Tr3 : A **Trooz**, les habitants de la N673 et des routes de la vallée (vers **Nessonvaux**) et vers Beaufays connaîtraient une substantielle chute de trafic par rapport à des voiries qui ne sont jamais encombrées et qui ne résoudraient en rien la vraie question de la vitesse excessive.

Tr4-Tr5 : Par contre, le **centre de Trooz** et les riverains de la N61 en direction de **la Rochette** verraient la circulation devant chez eux augmenter immédiatement de 10% si CHB était mise en service. Ils seraient en outre surplombés à **Prayon** et à **La Brouck** par un viaduc de 80 m. de haut et de 1600 m. de long.

TILFF - COLONSTER :

Tt1 : Le MET ne nous a pas encore donné les chiffres de trafic dans le **tunnel sous Cointe**. D'après Stratec, CHB entraînerait une réduction immédiate de 5% du trafic autoroutier entre Beaufays et Embourg, mais, dès 2010, le trafic y serait remonté à 125% de ce qu'il était en 2000. En outre, Stratec montre qu'avec CHB, le trafic y serait supérieur de 2% à ce qu'il serait sans CHB ! Donc, **loin de réduire le trafic vers le tunnel sous Cointe, CHB semble l'accroître !**

C'est aussi pour cela que les « bétonneurs » veulent un **pont à Colonster**. Une autre société, Transitec, l'a dit dans son étude sur la mobilité à Liège : si CHB se fait, il faudra impérativement construire une liaison autoroutière entre Tilff et Boncelles. A l'évidence, le pont de Colonster en est le premier pas.

Rappel : La liaison autoroutière Anvers/Rotterdam—Maastricht—Liège—Luxembourg et Sud de l'Europe par Verviers—Prüm—Bittburg—Wittlich et Trèves sera bientôt parachevée. LS

SATURÉ N'EST PAS BOUCHÉ !

Les partisans de CHB n'arrêtent pas de dire que le tunnel sous Cointe sera bientôt saturé.

Ils introduisent ainsi dans la tête de chacun l'image apocalyptique d'un tunnel sous Cointe complètement embouteillé : véhicules à l'arrêt pare-choc contre pare-choc et files d'attente s'allongeant sur des km de part et d'autre dudit tunnel, ainsi qu'il en est, les jours ouvrables et à 8 heures du matin, sur l'E40, entre Bertem et Bruxelles.

En fait, rien n'est plus faux ! La saturation est un calcul de capacité théorique de voirie, dont le résultat pour une même voirie varie en fonction des paramètres retenus. La saturation n'a donc strictement rien à voir avec le fait que la circulation serait à l'arrêt dans le tunnel sous Cointe chaque jour embouteillé « à mort ». Ne vous laissez donc pas intimider par la soi-disant rapide saturation du tunnel.

LE JOURNAL DE L'ANNÉE 2002

2002 a surtout été une année d'approfondissement de nos dossiers techniques et d'élargissement de nos contacts, dont il n'est guère possible de rendre compte ici. Quelques faits méritent cependant d'être cités :

Hiver : Action de sensibilisation (distribution générale de lettres dans les quartiers immédiatement concernés par CHB grâce à nos partenaires et à nos relais locaux)

Janvier/février : Préparation et parution du bulletin n°1.

6 février : Rencontre avec les habitants du quartier de la cour des Fréneaux (Soumagne)

Février-mai : Lettre de sensibilisation adressée à tous les mandataires communaux et CCAT des quatre communes traversées.

29 avril : Namur. Participation à une rencontre - organisée par Inter-Environnement Wallonie (IEW) - entre toutes les associations luttant contre les extensions du réseau autoroutier en région wallonne.

7 mai : Conférence de presse ECOLO à Trooz. Les verts disent leur opposition à CHB. Réplique de J.P. Grafé. Les ministres verts gardent le silence.

30 mai : L'association des quais de la dérivation publie une lettre ouverte demandant la réalisation de CHB.

Juin : Appel au dialogue. Le Groupement et IEW distribuent une lettre à tous les habitants des quais, les invitant à ne pas se tromper d'adversaire et rappelant notre conviction que CHB n'est pas la solution à leur problème. Aucune réponse de l'association des habitants des quais.

15 juin : Avec Françoise Gresse, les artistes se mobilisent contre CHB et plantent leur chevalet au chemin du Thier, à Bois-le-moine, un site superbe voué à la disparition si CHB est réalisé.

19 juin : J.P. Grafé publie un article pro-CHB dans Publi-Hebdo. Celui-ci n'a pas encore publié notre réponse, qu'il a reçue en août 2002.

26 juin : Après-midi de travail avec le conseil juridique de l'association

Août : Rencontre au MET de Liège avec MM. Delmarcelle et Verlainne concernant la simulation de trafic de Stratec. Le Passeur d'idées publie un article sur CHB.

Septembre - décembre : suivi du dossier Natura 2000:

15 octobre : Réunion du conseil d'administration élargie à nos partenaires et à nos relais locaux.

30 décembre : M. Philippe Maystadt, président de la BEI (Banque d'investissement européenne) confirme par écrit qu'aucune demande d'aide financière au profit de CHB n'a été soumise à la BEI.

Bon à savoir : Le rapport 2002 du MET souligne que les dépenses consacrées par la Région wallonne à l'entretien des routes existantes sont nettement insuffisantes. Le rapport conclut : « Cette situation représente une véritable bombe à retardement car les chaussées dégradées devront, d'ici quelques années, être remises en état à un coût bien plus élevé ». En s'entêtant sur CHB, le gouvernement wallon gère-t-il en « bon père de famille » ? LS

Nous ne sommes pas seuls : il y a les membres de notre conseil d'administration. Il y a aussi nos partenaires et relais locaux : **Inter-Environnement Wallonie** (Mme Sophie Dawance et M. Alain Geerts : 081/265280) ; « **Le Passeur d'idées** » (M. Olivier Baltus : lepasseur@swing.be) ; **Comité Qualité village Cerexhe-Heuseux** (M et Mme Mélard : 04/3773239—membres associés) ; **Cour des Fréneaux** (Mme Bottin-Neuray : 04/3551365) ; **Retinne et Trois-Chênes** (M. Henri Delaval : 04/3587293—membre associé) ; **Magnée** (M. Roger Fafchamps : 04/3586261—membre associé) ; **La Brouck** (M. Jean Raskin : 04/3517093—membre associé) ; **Bois-le-Moine** (M. Thierry Regout : 04/3686764—membre associé) ; **Les Grosses-Pierres** (M. Georges Ketser : 04/3688280)

Conseil d'administration : Paul Van Damme, Au Thier 56, 4870 Trooz (04/3517095) ; Adrien Maertens, rue de Trooz 130, 4052 Beaufays (04/3683330) ; Pierre Moreau, rue Bois-le-Moine 44, 4870 Trooz (04/3686645) ; Léon Saur, rue de Soxhluse 38, 4624 Romsée (04/3586181).

Éditeur responsable : Frédéric Falisse, président, r. des Grosses-Pierres 55, 4052 Beaufays (04/3687071).

APPEL A VOTRE SOUTIEN – LE MOT DU TRESORIER :

Chers membres,

D'abord, je tiens à vous remercier pour le soutien de chacun, suivant ses moyens, grâce auquel du travail concret a pu être réalisé en 2002, et contribuer à contrer la menace autoroutière. Il s'agit d'une lutte de longue haleine, que nous vous demandons de soutenir, année après année, pour entretenir ce qui a été bâti.

Comme vous pouvez le constater dans notre bilan de 2002, l'essentiel de nos frais est venu à nouveau de notre Conseil juridique. Ceci est normal dans la mesure où nous voulons nous assurer le concours d'un vrai professionnel, et où la quasi-totalité des autres frais, plus modestes, sont pris en charge par nos membres actifs.

Cependant plus la menace se précise, plus la probabilité de devoir recourir à la justice augmente. En faisant nombre, nous pourrions y faire face financièrement. Pour cela, l'aide de chacun individuellement compte beaucoup pour nous tous.

Si cela n'était pas encore fait, nous vous demandons donc verser votre **cotisation 2003**, à partir de 2,5 € D'avance soyez en remerciés :

- membre sympathisant : 2,5 € et plus.
- membre protecteur : 12,5 € et plus.
- membre d'honneur : 125 €

N'hésitez pas à **recruter des nouveaux membres**. Un bulletin d'adhésion est joint à la présente. D'autres bulletins sont disponibles chez membres associés.

Les **dons** sont également les bienvenus.

Compte Groupement CHB : Dexia 068-2220469-69

Recettes et dépenses : 2002 — 2001

<u>Recettes (en euros)</u>	<u>2002:</u>	<u>2001</u>
Avoirs au 1/1 :	404,01	473,67
Cotisations et dons :	1911,00	2514,11
Avance (*) :	749,99	0,00
Total recettes :	3065,00	2987,78

<u>Dépenses (en euros)</u>	<u>2002</u>	<u>2001</u>
Frais divers (banque, publication MB, cotisation IEW, photocopies, etc) :	290,81	inclus ci-dessous
Conseil juridique :	2500,00	2583,77
Avoirs au 31/12 :	274,19	404,01
Total dépenses :	3065,00	2987,78

Adrien Maertens de Noordhout.

(*) Avance apurée grâce aux premières cotisations 2003