

Mobilité à Liège : Une autoroute CHB inutile (peu/pas d'impact sur les encombrements actuels) **ou bien une ville active, conviviale, plus saine, grâce à des moyens de transport performants intermodaux ?**

Le RING NORD (entre Cheratte et Loncin), c'est 140.000 véh./jour :

- provenant, pour une part, du gros trafic de transit des autoroutes européennes E40 et E42 qui sont deux très importantes liaisons internationales de direction « EST - OUEST »
- et, d'autre part, d'un très important trafic local !
- dont aussi 2000 véhicules/jour de transit de l'autoroute E25 [« NORD (Hollande) - SUD (Luxembourgs) »], déviés des quais de la « Dérivation » par le Ring et le Tunnel de Cointe.

La vérité : pas de dédoublement possible du ring « Nord » par le Sud !

- le contournement autoroutier par le Sud est inenvisageable et CHB, seul, ne résoudra rien : il faudrait prolonger CHB d'un viaduc supplémentaire sur l'Ourthe (Tilff) et d'une autoroute au travers du Sart-Tilman, entre Tilff et Grâce-Hollogne, via Ougrée-Seraing - ou d'un tunnel « Angleur-Seraing ». A quel prix ?
- la réalisation du projet CHB ne déchargera le ring NORD (140.000 véh./jour) que des 2.000 véh./jour de transit de CHB (étude STRATEC 2003), obligés de contourner Liège par le 'ring NORD' et le 'Tunnel de Cointe'. Pire, CHB engorgera l'E40 (Barchon +20% ; Cheratte +5%).

Organiser la Ville avec les alternatives à l'auto :

réseau tram (réduction de 25 % du trafic ?), - valorisation du rail existant (RER) - parkings-relais, modes complémentaires - vélo - téléphérique « Citadelle-Centre » ...

Trilogiport : projet de port « eau-rail-route » entre Chertal et Hermalle-sous-Argenteau qui transformera Liège en arrière-port d'Anvers et de Rotterdam, avec liaison fluviale directe vers le Rhin et l'Europe centrale. Donc, globalement, « plus de bateaux-moins de camions », mais charroi de 1750 camions/j dans la zone. Sur CHB, 20 % du trafic (350c/i) (Si extension « Chertal », 700c/i, cfr étude du PUM)

En résumé, l'autoroute CHB est inutile car :

- 1) n'améliorera pas sensiblement le trafic des quais de la Dérivation.
- 2) ne soulagera guère le Tunnel de Cointe utilisé plus comme voie d'accès au Centre que comme voie de transit (rôle de « Pénétrante », plutôt que « Ring »)
- 3) CHB ne constituerait que le RING « EST » et engorgera plus encore le RING « NORD » à leur jonction, de Cerexhe à Cheratte. Le Ring 'Nord', de grand transit EST-OUEST (E40-E42), ne pourra jamais être dédoublé par un Ring 'SUD': le tronçon TILF-SERAING est inenvisageable.

TUNNEL de COINTE ... ?

- à tort considéré comme 'ring ouest', car trop proche du Centre-Ville !
- 82.000 véhicules par jour
- 70 % du trafic provient du (ou va au) centre-ville !
- la plupart des véhicules sous Cointe proviennent de (ou se rendent dans) l'agglomération liégeoise.
- Selon l'étude Stratec 2003, le report de trafic sur CHB serait de 1890 véh./j. en 2020 (= diminution attendue), à comparer aux 82.000 véh./jours sous le Tunnel !). Selon l'Etude d'Incidence de 2007, 6500 véh/h en transit traversent l'hypercentre de Liège via le tunnel, (par rapport à un trafic total de 82.000 véh/i)

C'est le réseau local qui sature !

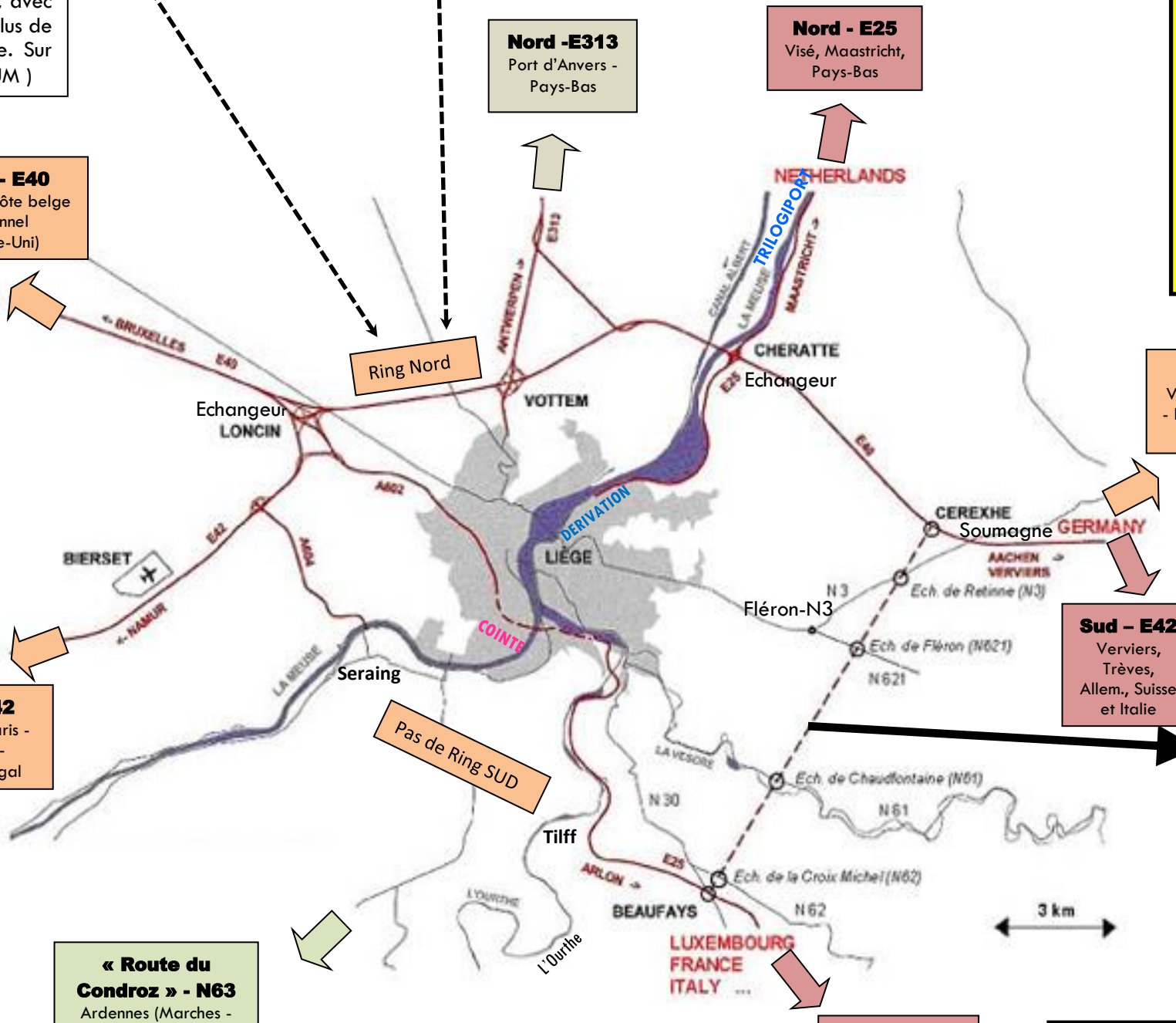
- les engorgements du Tunnel aux heures de pointe ? - Trop de véhicules veulent les mêmes sorties en même temps : le réseau secondaire local se paralyse !
- avec CHB, cela s'aggravera à toutes les sorties (effet d'appel aux échangeurs).

Quais de la Dérivation :

- ils sont un important axe de pénétration vers le centre-ville, au Nord par Bressoux, et au Sud par les Vennes, Chênée et Angleur.
- ils supportent surtout un trafic de vallée et d'agglomération.
- ils sont interdits au trafic lourd de transit (Hollande / Luxemb.) (dévié par ring Nord). Sanctionner les infractions ; rendre l'accès dissuasif !
- l'impact de CHB sur les quais sera mineur. Par contre, CHB aggravera la situation dans la zone Tilff-Chênée-Angleur !

Rendre les quais conviviaux :

- réduire le nombre de véhicules sur cet axe par des transports en commun modernes efficaces (type « tram ») et des parkings-relais de dissuasion (baisse du trafic de 25 % ?)
- limiter l'accès aux quais (aménagements urbains).
- Quid d'un tunnel sous Robermont ? : Risque de bouchons aux entrées/sorties !
- Et Médiacité - Longdoz - Espace Bavière ? : prévoir + 5000 véh/j



« Route du Condroz » - N63
Ardennes (Marches - Bouillon) - Reims (Fr)

Tilff ...

- un pont à remplacer sans détruire l'unité du village !
- une mobilité difficile : 2 transits difficiles à gérer :
 - 1) le trafic de transit dans la vallée de l'Ourthe.
 - 2) le trafic entre l'E25 et Boncelles (Sart-Tilman, CHU, université.), encore amplifié par l'éventuel CHB !

Sud - E25
Ardennes (Arlon) Luxembourg France (Est et Sud)

Le Tram réduira la présence auto en ville. CHB, NON ! - Un réseau complet de transports en commun efficace (bus connectés aux lignes structurantes du « tram », parkings de dissuasion - valorisation du réseau ferroviaire avec un RER) réduira le trafic automobile en Centre Ville ! CHB n'améliorera pas la mobilité en ville, ni sur les grands axes ! A abandonner ! - Le téléphérique du Centre vers la Citadelle = offre supplémentaire de mobilité.

le projet CHB (12,5 km !)

- A) L'essentiel du trafic serait sur le Tronçon « Cerexhe-Retinne » avec 40.000 véh/jour, dont moins de 2000 v./j. de transit ! Donc, du trafic local !
- B) Ce trafic local s'acheminera par les échangeurs de Retinne, Fléron Chaudfontaine et Beaufays. Echangeurs = Entonnoirs à Voitures = Sources de gros bouchons (N3 et N621 à Fléron) (N61 à Trooz et Chaudfontaine) Selon les études, CHB entretient les difficiles situations présentes ou les aggrave (sauf à Soumagne)
- C) Idem à Beaufays. Idem à Tilff pour le trafic de transit « CHB-Sart-Tilman » (CHU et Université)
- D) Peu d'amélioration prévue en centre-ville, sur la Dérivation, et dans le tunnel de Cointe !
- E) Coût : ≥ 1/2 milliard € ?
- F) 4 axes européens // tout proches : E411 (Bxl-Namur) - E42 (Verviers) E31 (Vallée Rhin.) - N5 (Brux-Reims)