

# GROUPEMENT CEREXHE-HEUSEUX/BEAUFAYS



Association sans but lucratif  
Groupelement d'opposition au projet de liaison entre  
Cerexhe-Heuseux et Beaufays

Siège social : 55 rue des Grosses-Pierres B-4052 Beaufays (Chaufontaine)  
Banque Dexia : 068-2220469-69 - Site électronique : <http://www.groupelementchb.com>

## LE MOT DU PRÉSIDENT

### *La fuite en avant.*

Le projet de liaison autoroutière entre Cerexhe-Heuseux et Beaufays (CHB) a presque 40 ans. On sait qu'il est plus facile de détruire un atome qu'un préjugé (A. Einstein), mais les mauvais projets restent des mauvais projets. C'est cela qui embarrasse notre gouvernement, qui s'est engagé dans une véritable fuite en avant, à voir la succession de ses décisions récentes dans ce dossier. Mais c'est aussi ce qui fait le succès de notre opposition, qui n'a pas de mal à trouver matière à réagir à une situation qui prête si bien le flanc à la critique.

En 1986, la Commission régionale pour l'Aménagement du territoire (CRAT) donnait un avis défavorable pour l'inscription d'une zone de réservation pour CHB au nouveau plan de secteur de Liège. En 1987, le Gouvernement wallon adoptait néanmoins ce plan de secteur, avec cette zone de réservation, en suivant des conseils probablement plus « avisés » que ceux de ses conseillers les plus autorisés.

Mais le temps est avec nous, car les choses bougent. L'Europe reconnaît à l'environnement des droits que les particularismes locaux seraient incapables de lui accorder. Nos régions doivent prendre du recul pour s'adapter à cette nouvelle dimension et tourner le dos à des pratiques révolues, voire indignes d'elles. Nous rappelons dans ce bulletin comment, en 2002, le Gouvernement wallon a d'abord exclu des habitats naturels requérant le statut « Natura 2000 », parce qu'ils étaient situés sur le tracé de CHB. Entre-temps, notre plainte auprès de la Commission européenne a contribué à faire protéger une partie significative de ces zones, à l'exclusion cependant du tracé prévu pour la liaison. La plainte est toujours en cours.

En 2001, une autre commission d'experts de la Région wallonne, la CPDT (voir article ci-contre), a été chargée de développer une méthode d'évaluation des grands projets d'infrastructures wallons, avec la liaison CHB comme cas d'école : belle illustration d'un besoin de clarté sur ce sujet ! En 2003, les résultats de ce travail ne seront pas joints au rapport final de l'exercice concerné 2001-2002 de la CPDT... Des explications sur cette censure sont fournies par ailleurs, elles tiennent tout simplement à l'indigence des atouts en comparaison du poids écrasant des

## UNE ETUDE INTER-UNIVERSITAIRE « FLINGUE » CHB

La Conférence permanente du développement territorial (CPDT) a été fondée en 1998 par le Gouvernement wallon pour « fédérer la recherche dans un domaine encore trop peu exploré dans notre région ». En collaboration avec l'Administration régionale qui « définit les thèmes de recherches » avec elles, « suit les travaux des chercheurs et les réoriente si elle l'estime nécessaire », « les trois grandes universités francophones (ULB, UCL et ULg) ont constitué en leur sein des groupes de recherche pluridisciplinaire associant dans une même démarche différents services de différentes facultés : environnement, géographie, droit, transport, économie, agriculture, sociologie, démographie, aménagement du territoire, urbanisme, etc. »

La CPDT est chapeauté par un Comité d'accompagnement qui « oriente les travaux dans une perspective pluriannuelle, définit le projet de programme annuel de travail à soumettre au Gouvernement et autorise la liquidation des tranches de la subvention, sur base des rapports qui lui sont transmis par les Comités d'accompagnement thématiques. Sur un plan stratégique, son travail s'inscrit dans une réflexion à long terme, tenant compte d'une part des objectifs énoncés dans le Contrat d'Avenir pour la Wallonie, et d'autre part des contraintes et opportunités induites par les grandes orientations de l'Union européenne, des régions voisines et de l'Etat fédéral ». Dans ce Comité d'accompagnement présidé par le ministre de l'Aménagement du territoire, siègent les représentants de ses collègues et des administrations de la Région wallonne, ainsi que ceux des universités impliquées.

Depuis sa mise en place, la CPDT fait annuellement rapport sur ses travaux. Elle a notamment étudié la faisabilité d'une « méthodologie permettant d'évaluer les infrastructures dans le cadre d'une approche globale ». Il s'agissait de « proposer une méthodologie qu'il faudrait idéalement appliquer à l'ensemble des projets répertoriés en vue de dégager les infrastructures prioritaires ». A la demande du Comité d'accompagnement, la CPDT a réalisé un « essai d'application de la méthodologie concernée pour deux projets particuliers : la Nouvelle dorsale wallonne (NDW) et la liaison Cerexhe-Heuseux/Beaufays (CHB) ».

Dans le rapport final de la CPDT pour la subvention 2001, paru en septembre 2002 et disponible sur le site de celle-ci, on peut lire que « dans son état actuel, la méthodologie est insatisfaisante et non aboutie et nous ne pouvons tirer de résultats probants de ces essais d'évaluation. Les documents relatifs à cette méthodologie et aux essais d'applications de celle-ci ne sont donc pas disponibles ci-après ».

L'intérêt est de prendre connaissance de la suite, telle qu'elle n'apparaît pas dans le rapport de la CPDT, mais peut être lue dans lesdits documents non rendus publics : « ... [la méthodologie est] insatisfaisante car inutilisable telle quelle. Elle constitue néanmoins une première réflexion intéressante qui mériterait d'être poursuivie.

(suite page 3)

faiblesses du projet à CHB.

Début 2005, au nom de la simplification administrative, le Gouvernement wallon modifie par décret le Code wallon d'Aménagement du territoire (CWATUP). Du coup, la « zone de réservation » devient une « zone de réservation pour autoroute », ce qui permet d'éviter la procédure de modification du plan de secteur pour réaliser CHB... D'un coup de plume, les riverains sont ainsi privés de leurs droits légitimes.

Voilà le scénario de « fuite en avant » qui a pour conséquence que — malgré nous — notre action n'a jamais disposé d'autant d'opportunités juridiques. Nous restons donc d'autant plus confiants dans nos chances. Nous appelons néanmoins une fois de plus

le Gouvernement wallon à renoncer à ce projet coûteux, inutile et destructeur, et à poser ainsi un geste fort, qui corresponde au renouveau attendu par les Liégeois, alors que notre région est engagée dans l'un des plus graves tournants de son histoire économique et sociale.

Ne soyez pas de simples spectateurs, mais soyez des acteurs de l'opposition à ce projet désastreux. Pour cela, vous pouvez être un membre actif de notre comité. Vous pouvez apporter votre aide financière. Vous pouvez aussi simplement faire connaître votre opposition en posant une affiche à votre fenêtre ou en exprimant votre opinion publiquement, chaque fois que vous le pouvez.

FF.

L'article que nous reproduisons ci-dessous avec l'aimable autorisation de son auteur, a été publié une première fois dans le numéro de février 2005 de *Outremeuse Promotion*, la revue du Comité de quartier de l'île de Meuse

**Avertissement :** Nous avons toujours dit et continuons à penser que la région liégeoise est suffisamment équipée en autoroutes. Nous plaçons depuis longtemps pour que les rares moyens budgétaires disponibles soient consacrés prioritairement à l'entretien des voiries existantes, ainsi qu'à leur adaptation aux modes de transport en commun.

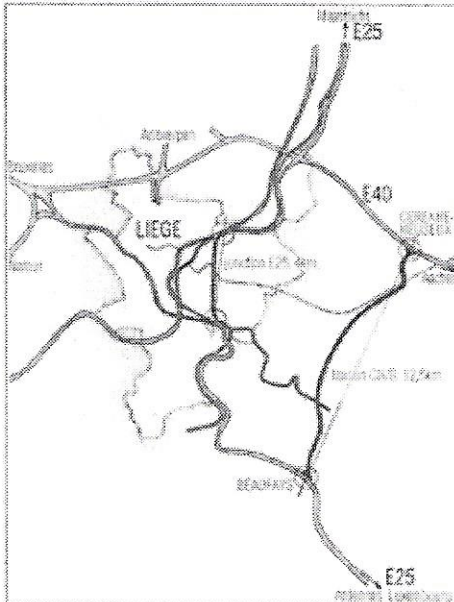
Forts de cette conviction, nous considérons que le projet de tunnel autoroutier sous la Chartreuse présenté ici continue à faire la part belle au développement de l'automobile et du transport routier, dont le caractère insoutenable dans la durée est mis en exergue par les études de la Commission européenne (et de bien d'autres institutions, organismes et associations). Il ne s'agit donc pas une solution tournée vers l'avenir. Néanmoins, le projet de tunnel sous la Chartreuse a le double avantage de ne pas comporter de menace pour l'environnement ou pour le cadre de vie, et — il faut le dire — d'être une vraie solution au problème des quais de la Dérivation.

Notre position est donc de continuer à dire que le Gouvernement wallon serait bien mieux inspiré en consacrant l'argent des contribuables — même s'il passe par l'Europe et d'autres intermédiaires — à des solutions tournées vers l'avenir, s'il veut améliorer durablement la mobilité dans l'agglomération liégeoise. Toutefois, s'il veut absolument construire une nouvelle autoroute, qu'il le fasse effectivement dans un tunnel de 4,5 Kms plutôt qu'ailleurs, avec — par définition — infiniment moins de dommages pour l'environnement tant naturel, que social et humain.

(s) Le Conseil d'administration et les Membres associés

## « Mobilité en OUTREMEUSE » 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<sup>(1)</sup>. De par son éloignement, la liaison CHB ne sera pas une voie 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 CHB 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-Ardenne) 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<sup>(2)</sup>. Cette jonction comprend un tunnel et à ses extrémités deux tronçons<sup>(3)</sup> 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 CHB.

Différence fondamentale, la variante proposée ne nécessite AUCUNE EXPROPRIATION. On notera que la « jonction E25 » assure le complément autoroutier<sup>(4)</sup> au gabarit poids lourds le plus rationnel pour le trafic national et international et s'inscrit (comme l'était la liaison CHB 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... (suite page 3)

- (1) Bases du calcul: report escompté : 7.500 véhicules par jour (veh/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.

(voir page 2)

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.

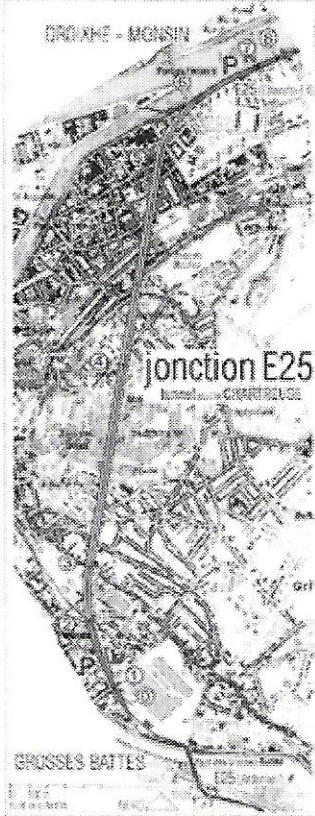
Vivre en ville n'est pas une régression sociale. Contrôler le trafic automobile et ses nuisances sur l'environnement, structurer les agglomérations, limiter l'étalement urbain ne sont pas des vœux pieux. Il s'agit d'une réelle volonté politique de la Région wallonne en matière d'aménagement du territoire.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

#### 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 - [arn.lg@skynet.be](mailto:arn.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.



(voir page 1) « Pour améliorer la méthodologie actuelle, les pistes suivantes pourraient être retenues :

- compléter éventuellement la liste des critères (en introduisant notamment un critère économique supplémentaire lié à la consommation énergétique) ;
- pour chaque critère, réfléchir à d'autres indicateurs possibles en vue de retenir les plus pertinents ;
- au niveau de la cotation, utiliser de préférence une cotation négative dégressive pour les critères considérés plutôt comme une faiblesse ou une menace (par exemple pour le critère lié aux zones traversées) ;
- dans la synthèse AFOM, distinguer les éléments internes sur lesquels on a un moyen d'action (atouts/faiblesses) et les éléments externes sur lesquels on n'en a pas (opportunités/menaces).

« Indépendamment de ces améliorations nécessaires, la méthodologie proposée dans sa première version a néanmoins le mérite de préciser dès le départ l'objectif de la démarche : apprécier le caractère durable d'une infrastructure en maximisant le bien-être général de la société. Pour atteindre cet objectif, la méthodologie proposée a l'avantage de s'inscrire dans une démarche objective puisqu'elle tient compte simultanément dans l'évaluation de plusieurs critères qui correspondent aux trois dimensions du développement durable : la dimension économique, l'environnement (et l'aménagement du territoire) et la dimension sociale. »

Bien qu'inachevée, l'étude était donc d'un intérêt méthodologique évident. Pourquoi alors ne pas l'avoir publiée en l'état ? La réponse est dans ses 26 pages et plus encore dans le tableau comparatif (« Atouts/opportunités » et « Faiblesses/menaces »). Les points positifs sont rares (quatre). Par contre, la liste des points négatifs est longue (treize). De plus, elle reprend nombre de nos arguments : coût élevé du projet, primauté accentuée à la route et absence d'intermodalité, congestion rapide du trafic, prime à la délocalisation de l'habitat et des activités, périurbanisation/désurbanisation, segmentation sociale de l'espace et de l'agglomération liégeoise, traversée de zones agricoles et d'intérêt paysager sur une part importante du tracé, etc.

Bref, cette étude « plombe » CHB et conforte les opposants. C'était d'autant plus inopportun pour les « parrains » politiques de la CPDT et les « forces vives » liégeoises que le Gouvernement wallon subissait déjà à l'époque la critique de la Commission européenne dans le cadre du dossier « Natura 2000 ».

## Le point sur « Natura 2000 » et CHB

Nous avons consacré les pages centrales de notre numéro précédent au dossier « Natura 2000 ».

C'est donc vers elles que nous vous renvoyons pour une information complète sur l'esprit et la lettre des deux directives européennes qui forment le socle législatif de la politique européenne de protection des espèces et des milieux naturels rares et menacés.

**Bref rappel des faits :** Lassée d'attendre, la Commission européenne a sommé, en 2001, la Région wallonne de se mettre en conformité avec la législation européenne. En septembre 2002, le Gouvernement wallon a (enfin) rentré à la Commission européenne une liste de 231 sites (217000 ha), proposés pour l'inscription dans le réseau « Natura 2000 ».

En dépit des manœuvres de retardement des autorités wallonnes, nous avons fini par nous procurer une copie du dossier. Nous avons constaté que le Gouvernement wallon avait « oublié » d'inscrire dans le dossier rentré à la commission 682 ha situés dans la Basse-Vesdre.

Comme par hasard, les 682 ha « oubliés » recouvraient largement la zone de réserve inscrite au plan de secteur de Liège pour le projet CHB.

Nous avons donc immédiatement informé la Commission européenne de la situation ainsi créée. Le 4 juillet 2003, la Commission a invité la Région wallonne à formuler de nouvelles propositions.

Poussé dans le dos, le Gouvernement wallon a proposé à la Commission d'intégrer 318 des 682 ha dans « Natura 2000 ». On était en février 2004. Néanmoins, un simple coup d'œil sur la carte (voir n° précédent) montre que les 318 ha ont été retenus de manière à ne pas gêner le tracé prévu pour CHB. Une nouvelle fois, nous sommes intervenus auprès de la Commission européenne.

En décembre 2004, la Commission a mis la Région wallonne en demeure de se conformer à la législation européenne et menace désormais de la traîner devant la Cour de justice de Luxembourg si elle ne fournissait pas de réponse satisfaisante.

C'est finalement en mars 2005 que Namur a formulé des propositions complémentaires à la Commission.

A l'heure actuelle, la Commission examine les nouvelles propositions wallonnes.

De deux choses l'une. Soit les nouvelles propositions du Gouvernement wallon agréent la Commission européenne et il faudra voir concrètement ce que cela implique dans le cadre du projet de liaison CHB. Soit la Commission estime que les propositions wallonnes demeurent insuffisantes et la Région wallonne sera poursuivie devant la Cour de justice européenne pour non respect de la législation européenne.

**NOTRE SITE ELECTRONIQUE**  
<http://www.groupermentchb.com/>

est régulièrement mis à jour. Vous y trouverez les dernières nouvelles et un argumentaire qui s'étoffe chaque semaine, ainsi que divers documents utiles. Entre autres, les textes de nos publications et de nos conférences de presse.

## LE JOURNAL DE L'ANNÉE 2004

Comme 2003, 2004 a été une année d'approfondissement de nos dossiers et d'élargissement de nos contacts, centrés sur « Natura 2000 » et les « manoeuvres » des autorités wallonnes pour fuir leurs obligations légales dans le dossier CHB.

A l'automne dernier, nous avons entrepris une tournée des nouveaux ministres et parlementaires wallons (sans oublier les élus locaux dans la perspective des prochaines élections communales) pour les sensibiliser au dossier. Les interlocuteurs sont nombreux et la tournée est loin d'être terminée.

Par ailleurs, nous avons des actions en cours au Conseil d'Etat et à la Commission européenne.

D'une manière générale, la lecture du bulletin donnera, cette fois encore, le meilleur aperçu possible de notre action pour l'année écoulée.

### DES FELURES DANS LES « FORCES VIVES »

Cela fait des années que ceux qui se sont autoproclamés les « forces vives » tiennent un discours unanime sur l'absolue nécessité de réaliser CHB et qu'ils présentent les opposants au projet comme de « mauvais Liégeois » ou des « nimbystes ».

Ces derniers mois, il y a pourtant comme un relent de « couac » dans le discours des « forces vives » sur CHB.

En février 2004, le conseiller communal liégeois Gilles Forêt, un MR, a surpris en proposant de renoncer à CHB au profit d'un tunnel sous la Chartreuse (cfr pp. 2-3). Qu'un libéral liégeois ose proposer une alternative (fût-elle autoroutière !) à CHB sans se faire désavouer par les siens, voilà assurément un fait nouveau.

En janvier 2005, M. Henri-Jean Gathon, professeur d'économie des Transports à l'Université de Liège, a dit que l'« accroissement global du nombre de véhicules, qui va de pair avec une croissance du nombre de kilomètres parcourus, n'est pas soutenable à terme. Notre territoire est saturé d'infrastructures et la construction de nouvelles routes ne peut être envisagée indéfiniment. Il est urgent de penser à des alternatives. On en parle, mais on réalise peu de choses ». Pour lui, la mise en œuvre du Livre blanc de la Commission européenne sur les transports devrait être une priorité : « Il faut favoriser le transport ferroviaire, le transport collectif en ville et le transport de marchandises par voie fluviale ». Et aussi : « Il va falloir qu'on accepte d'investir dans les transports collectifs si on veut éviter d'aller droit dans le mur » (Le Soir, 12 janvier 2005).

M. Gathon n'a évidemment pas cité CHB, mais qu'un Liégeois doté de son autorité dans le domaine des transports tienne un tel discours montre une évolution des mentalités, même à Liège.

### SOUTIEN AU GROUPEMENT CHB BARBECUE VENEZ NOUS REJOINDRE NOMBREUX AVEC VOTRE FAMILLE ET VOS AMIS À FORÊT VILLAGE LE DIMANCHE 5 JUIN 2005

Nous serons heureux de vous rencontrer pour vous renseigner sur nos activités et sur le projet CHB, et recevoir vos propositions d'aide et d'idées. L'ancienne école est située sur la place du village classé de Forêt, qui domine la vallée de la Vesdre (Trooz). Si le temps le permet, vous pourrez assister aux évolutions des parapentistes qui prennent leur envol à partir du site de Bois-les-Dames (en partie Natura 2000).

Aidez-nous pour que cette journée soit une réussite, faites venir vos voisins et amis. Réservation avant le 30 mai (adulte : 10 €; enfant : 5 €). Contacts: 04.351.68.43, et 04.377.32.39 (J. & Ch. Mélard) ou [melardjose@yahoo.fr](mailto:melardjose@yahoo.fr).

Invitation ci-jointe.

## JOSÉ HAPPART A TOUT DE MEME RÉPONDU !

Dans notre numéro précédent, nous vous avons rapporté l'avis des têtes de liste liégeoises des partis démocratiques interrogées par nos soins sur CHB dans le cadre des élections régionales de 2004 (M. de Lamotte, M. Forêt et B. Wesphael). A l'époque encore ministre, J. Happart n'avait pas répondu. Finalement, il a invoqué un devoir de réserve vu l'action entreprise par nous contre la Région wallonne au Conseil d'Etat. Dont acte

### Bientôt à réentendre sur notre site !

Le 2 mai 2005, la RTBF (1ère) a diffusé « L'autoroute de trop ». Dans ce documentaire, l'auteur Caroline Lamarche fait parler les intervenants les plus divers : riverains, opposants, représentants du MET, responsables communaux, ornithologue, spécialiste du silence, etc. Un grand moment à écouter et à faire écouter !

### APPEL A VOTRE SOUTIEN : LE MOT DU TRESORIER

Encore merci à tous pour votre réponse à notre dernier appel de fonds de 2004. Nous avons bénéficié de nombreux dons, parfois importants. Grâce à vous, nous avons pu rattraper la perte de 2003, payer nos dettes et terminer l'exercice 2004 en équilibre. Comme vous pouvez le constater dans le tableau repris ci-dessous, la dette de 2.654 € qui figurait au bilan à la fin 2003 a été remboursée et l'année 2004 s'est soldée positivement. Ceci a été rendu possible grâce aux cotisations et dons de 2004 (à hauteur de 3.745 €) et à une avance sans intérêts de 1.500 € faite par des membres. Nous avons ainsi pu commencer l'année sans dette, mais avec un avoir limité à 375 €. Tout ceci était très important pour nous permettre de continuer à avoir recours sans entrave aux moyens juridiques qui sont plus que jamais nécessaires à notre action. Nous sommes donc à flot pour la poursuivre, en toute confiance avec notre conseil.

Vous avez suivi l'évolution récente de la situation à travers les médias et vous avez pu vous rendre compte à travers ce bulletin que nos possibilités d'actions sont réelles pour contrer le projet. Vous l'aurez certainement compris, les mois à venir seront importants, si pas décisifs. Déjà maintenant, les nouvelles actions entreprises requièrent le paiement d'une avance de 2500 €... Votre aide continue donc à nous être absolument nécessaire et, pour cette raison, nous vous invitons à régler votre cotisation dans les meilleurs délais, si vous ne l'avez encore fait. D'avance, je vous remercie pour votre aide précieuse.

LE TRÉSORIER.

#### COMPTES EXERCICES : 2004 2003

<b>Actif :</b>		
- banque :	375,81-	332,07-
<b>Passif :</b>		
- avoir social :	404-	404-
- pertes reportée :	-2726,77-	-879,81-
- résultat exercice :	1198,58-	-1846,96-
- avances :	1500-	0-
- dettes :	0-	2654,84-
- total passif :	375,81-	332,07-
<b>Recettes :</b>		
Cotisations et dons :	3.748.-	1.981.-
<b>Dépenses :</b>		
Frais divers (banque, moniteur, photocopies):	350,30.-	445,59.-
Frais juridiques (avocat conseil, frais de justice):	2200.-	3.383,22.-
Total dépenses :	2550,30.-	3.828,81.-
<b>Résultat exercice :</b>	1198,58-	-1846,96-

#### COMPTE GROUPEMENT CHB: DEXIA 068 2220469-69

Membre adhérent : 5 € &; soutien : 50 € &; honneur : 125 € &.

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** (M. Pierre Courbe : 081/265280) ; **Comité Qualité village Cerexhe-Heuseux** (M et Mme Mélard : 04/3773239) ; **Cour des Fréneaux** (Mme Bottin-Neuray : 04/3551365) ; **Retinne et Trois-Chênes** (M. Henri Delaval : 04/3587293) ; **Magnée** (M. Roger Fatchamps : 04/3586261 — membre associé) ; **La Brouck** (M. Jean Raskin : 04/3517093 — membre associé) ; **Bois-le-Moine** (M. Thierry Regout : 04/3686764) ; **Les Grosses-Pierres** (M. Georges Ketsler : 04/3688280)

**Conseil d'administration** : Paul Van Damme, Au Thier 56, 4870 Trooz (04/3517093) ; Henri Delaval, rue des Trois-Chênes 38, 4632 Soumagne ; Adrien Maertens, rue de Trooz 130, 4052 Beaufays (04/3683330) ; Chantal et José Mélard-Michiels, rue du Centenaire 18, 4632 Cerexhe ; Thierry Regout, clos Bois-le-Moine 27, 4870 Trooz ; Léon Saur, rue de Soxhluse 38, 4624 Romsée (04/3586181).  
**Éditeur responsable** : Frédéric Falisse, président, rue des Grosses-Pierres 55, 4052 Beaufays (04/3687071).