

Dérivation : 85 % du trafic est local

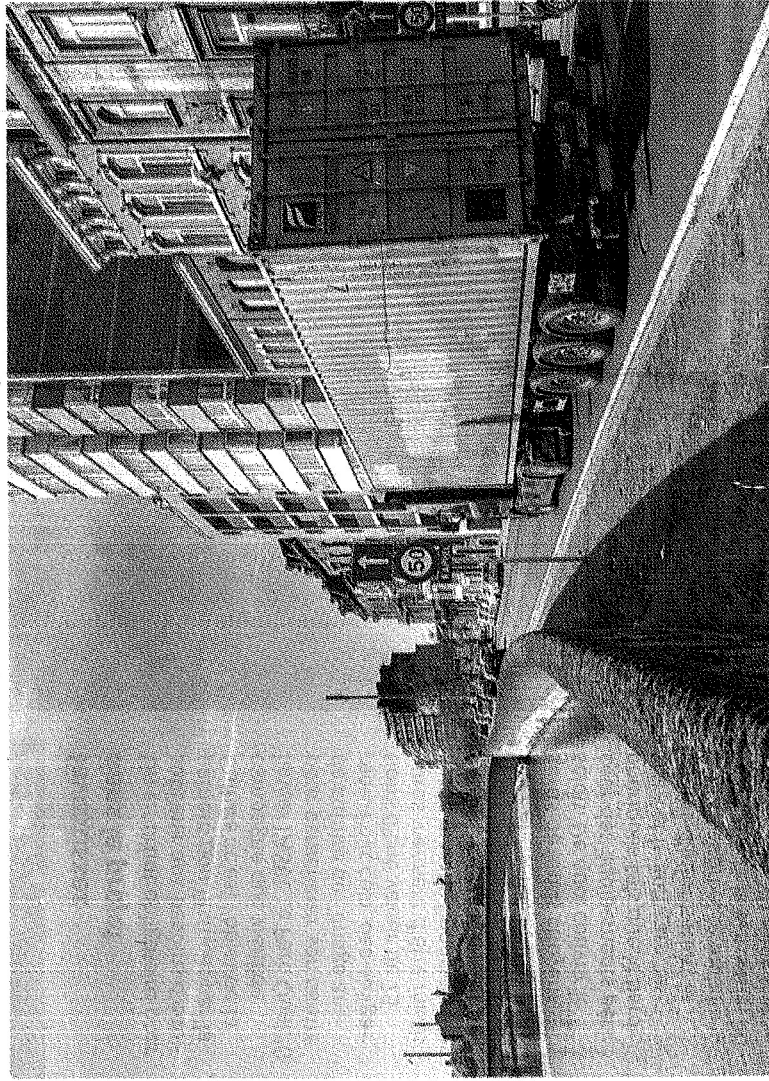
Le Sûr
Liège
24-25/9/2
2016

LIÈGE La réduction du trafic serait limitée avec la liaison autoroutière CHB

► Le MR dépose une motion pour exhorter le gouvernement wallon à approuver le Plan urbain de mobilité avec la liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux (E40) et Beaufays (E25) (CHB). ► Des comptages relativisent l'impact positif de CHB sur le trafic de transit liégeois.

En 2015, des appareils recensant les plaques minéralogiques ont été posés en rive droite de la Meuse, aux extrémités des quais de la Dérivation. D'une part, au pont Atlas et de l'autre sur le quai Mativa et aux Grosses Battes. L'objectif de ces nouveaux comptages réalisés dans le cadre de l'actualisation du Plan urbain de mobilité (PUM) ? Mieux connaître la réalité du trafic de transit, ces véhicules qui traversent Liège en empruntant les quais de la Dérivation sans pénétrer dans la ville, occasionnant ainsi des nuisances pour les milliers d'habitants qui y vivent.

Le résultat ? Près de 15 % du trafic passant sur les quais durant une journée en semaine effectuée un transit complet. Ce qui signifie que 85 % du trafic restant pénètre dans la ville par divers ca-



Le long de la Dérivation, des comptages révèlent que près de 15 % du trafic est de transit.

© MICHÉL TONNEAU

naux. « C'est sur ces 85 % là qu'il faut agir avec un mélange de solutions parmi lesquelles la liaison Cerexhe-Heuseux (E40) et Beaufays (E25) CHB n'est pas une priorité », estime la cheffe de file Ecolo Bénédicte Heindrichs qui, avec François Schreuer (Vega), s'oppose à la motion déposée par le MR et qui fera l'objet de débats ce lundi au conseil communal.

« Aujourd'hui, les 3 partis (PS-

MR-CDH) qui réclament la liaison CHB comme solution au trafic des quais de la Dérivation font preuve d'aveuglement, estime François Schreuer. Les riverains sont manipulés par des postures qui ne se basent pas sur des analyses précises et complètes. Vouloir CHB, c'est non seulement investir beaucoup d'argent dans le tout à la voiture alors que d'autres mesures d'amélioration de la mobilité existent comme le tram et un réseau de train régional, mais c'est surtout appauvrir la Ville de Liège en favorisant la périurbanisation de la zone sud de la région liégeoise. » Bénédicte Heindrichs ajoute : « Actuellement, il est très difficile de sortir du pour ou contre CHB. Or, ce projet routier risque de créer plus de problèmes qu'il n'en résout, en favorisant, par exemple, la création d'implantations commerciales au sud de Liège. La menace

ALTERNATIVE

Un tunnel entre Droixhe et Chênée

Pour les défenseurs de l'achèvement du ring liégeois, il existe une alternative à la liaison (auto)routière Cerexhe-Heuseux (E40) et Beaufays (E25) (CHB) : un tunnel de 6,5 km entre Droixhe et Chênée.

C'est une option proposée par l'ingénieur-architecte Pierre Arnould, défendue en son temps par le conseiller communal libéral Gilles Forest. Ce tunnel dont le coût n'est pas chiffré, vise à absorber du trafic automobile et à éviter l'étalement urbain au sud de Liège. Le coût de l'ouvrage serait répercuté directement sur l'usager au moyen d'un péage.

PH. BX.

nale « REL », ligne de tram, lignes de bus à haut niveau de services), avec la valorisation des modes doux dans des quartiers apaisés, avec le développement de nœuds de communication et d'intermodalité (la gare TGV, Angleur, Bressoux...) et que cette liaison doit se réaliser dans une optique de densification territoriale, et qu'il convient donc d'être vigilant quant à son impact sur le cœur de l'agglomération et sur le développement des communes traversées. »

« Il est difficile de sortir du pour ou contre CHB. Or, ce projet va créer plus de problèmes qu'il n'en résout » BÉNÉDICTE HEINDRICHS

Au-delà du pour ou contre CHB, des inconnues demeurent comme son gabarit (deux fois une bande ou davantage), par conséquent son prix et, plus avant, son impact sur la circulation dans les quartiers et communes voisines. Certains, comme Gilles Forest (MR), ont aussi appuyé une alternative : la réalisation d'un tunnel entre Droixhe et Chênée (lire ci-contre). Plus largement, il n'existe pas aujourd'hui une priorisation des investissements à réaliser pour développer un outil de mobilité à l'échelle de la métropole liégeoise qui intègre tous les moyens de transport. Or, les capacités d'investissement des pouvoirs publics semblent sans cesse plus limitées... ■

PHILIPPE BODEUX