

De : nom+ prénom +adresse

A : Collège Communal,
adresse de la commune
concernée

Lieu et date

Concerne : Révision du schéma de développement du territoire

Mesdames, Messieurs,

En réaction à l'enquête publique concernant la révision de Schéma de Développement du Territoire Wallon (SDT), je souhaiterais vous faire part de quelques observations. Je m'étonne en effet de voir mentionné, en page 46 du document, le développement de « la connexion routière entre l'E40 et l'E25 à l'est de Liège » (le projet dit « Cerexhe-Heuseux-Beaufays », ou « CHB ») parmi les « mesures de programmation et de gestion » prévues sous l'objectif SS.4 : *Faire des réseaux de communication et de transport structurants un levier de création de richesses et de développement durable*.

Cette référence est d'autant plus frappante qu'elle répond à des principes de mise en œuvre qui cherchent à orienter « les flux de biens et de personnes [...] vers les modes de transport dont les effets sur l'environnement (pollutions et nuisances) et le territoire (emprise au sol) sont les plus faibles ».¹ Pour répondre à ces défis, le document semble préconiser l'exact opposé : construire un projet autoroutier aux effets dévastateurs sur l'environnement, engloutissant des ressources foncières précieuses et prônant une mobilité polluante et individuelle.

Ignorant ces incohérences, le SDT présente pour seule justification au projet de « compléter » les réseaux existants. Or, il est non seulement douteux que le projet CHB contribue réellement à combler les lacunes du réseau actuel (1), mais il est également avéré que la réalisation de ce projet aurait des conséquences dévastatrices sur l'environnement (2) ; favoriserait l'étalement urbain (3) ; et promouvrait une mobilité ignorante des réalités environnementales actuelles (4). Ces éléments sont d'ailleurs précisément au cœur des objectifs du Code du développement territorial sur lesquels se fonde le SDT,² soulignant d'autant plus l'incohérence d'y introduire le projet CHB comme un moyen d'atteindre les ambitions que le document se fixe.

¹ Direction générale opérationnelle de l'Aménagement du territoire, du Logement, du Patrimoine et de l'Énergie, *Schéma de Développement du Territoire*, Octobre 2018, p.44. [Ci-après « SDT »].

² *Ibid.*, p.8.

- (1) *Réseau de transport* : Plusieurs études et documents traitant du projet CHB révèlent que la construction d'une « connexion routière » au sud de Liège ne permettra de résoudre ni les problèmes de mobilité dans l'agglomération liégeoise, ni ceux liés au transit européen. Concernant ce dernier, les chiffres montrent que les tronçons du sud de la ville sont moins fréquentés par les véhicules de transit que ceux du nord, notamment en raison du profil accidenté de la E25.³ Relier les deux autoroutes n'aura donc vraisemblablement pas d'effet majeur sur les itinéraires de ces véhicules. En outre, des estimations de 2003 prévoient que seuls 2,7% des véhicules qui emprunteraient CHB constitueraient du trafic de transit.⁴ Ce tronçon serait ainsi principalement utilisé pour le trafic local (c'est d'ailleurs l'argument principal de ses promoteurs actuels), sans pour autant délester les « goulots d'étranglement » existant dans Liège et sa périphérie (tunnel de Cointe, Quai de la Dérivation, route de Fléron ...).⁵
- (2) *Environnement* : Le Rapport sur les incidences environnementales qui accompagne le SDT souligne que le projet CHB « déforce [...] l'objectif de 'valorisation des patrimoines naturels, culturels et paysagers et les préserver des pressions de l'urbanisation' (PV.2) ». ⁶ Il s'agit ici malheureusement d'un euphémisme puisque le projet CHB serait tout simplement destructeur pour l'environnement, et ce à de multiples niveaux. Le paysage et le patrimoine naturel seraient en effet fortement touchés⁷ (l'autoroute passerait par exemple dans un couloir aménagé dans une zone Natura 2000), mais le prix environnemental à payer se calculerait également en termes géologiques,⁸ climatiques et énergétiques⁹ et de biodiversité (faune et flore).¹⁰
- (3) *Urbanisation* : La construction de la liaison CHB contribuerait fortement au double mouvement de péri-urbanisation des zones vertes et de désurbanisation de la ville de Liège, à l'inverse de l'urbanisation « économe en ressources » prônée par le STD.¹¹ En effet, le projet prévoit trois sorties et quatre échangeurs dans les communes qu'il traverserait. Il s'agit là d'un signe évident que cette autoroute est perçue comme un outil de périurbanisation par les autorités locales et les promoteurs, quand bien même des mesures seraient-elles prises pour limiter cet effet. Ainsi que le conclut le Rapport sur les incidences environnementales réalisé dans le cadre du Plan

3 *Plan Urbain de Mobilité de l'Agglomération de Liège*, Octobre 2018, p.43 [Ci-après « PUM »].

4 *Stratec, Analyse socio-économique de la liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux-Beaufays (A605)*, 2003, p.16.

5 *Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports, Projet de liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux / Beaufays : Etude d'incidences sur l'environnement*, Février 2007, p.560, p.599, p.620, p.621, p.898, p.632.

6 *Rapport sur les incidences environnementales du Schéma de développement du territoire de la Wallonie*, Mars 2018, p.155.

7 *Rapport sur les Incidences Environnementales (RIE) du projet de Plan Urbain de Mobilité ou « PUM » de l'Arrondissement de Liège*, Octobre 2018, p.125. [Ci-après « RIE PUM »]

8 *Ibid.*, p.72.

9 *Ibid.*, p.95.

10 *Ibid.*, p.111.

11 *STD*, p.21.

Urbain de Mobilité de Liège en 2018, « la seule alternative évitant tout risque de périurbanisation lié à la mise en œuvre est [l]a non réalisation [du projet CHB] ». ¹²

(4) *Mobilité alternative* : Il est difficile de concevoir comment la construction d'une autoroute pourrait contribuer à promouvoir des modes alternatifs de mobilité, surtout dans une ère de forte compétition pour les ressources budgétaires. A titre d'exemple : en 2007, le projet était estimé à 500 millions d'euros, soit l'équivalent de 20 ans d'investissement dans la mobilité durable selon un calcul d'Inter-Environnement Wallonie. ¹³

Enfin, je regrette de voir que le projet de liaison E40-E25 est présenté comme un fait accompli dans le SDT, sans le moindre élément d'explication, prêtant à confusion dans le chef du citoyen. ¹⁴ Les éléments présentés ci-dessus soulignent le caractère encore controversé de ce projet, inchangé depuis près de 50 ans, et remettent sérieusement en doute sa pertinence actuelle.

Pour toutes ces raisons, je demande le retrait de la mention de la « connexion routière entre l'E40 et l'E25 à l'est de Liège » en page 46 du Schéma de Développement du Territoire.

Je vous remercie de l'attention que vous porterez à ces considérations.

Avec mes salutations respectueuses,

Nom+ prénom + signature (sauf pour les courriers électroniques)

¹² RIE PUM, p.142.

¹³ Fédération Inter-Environnement Wallonie, « 500 millions d'euros pour 12,5 km d'autoroute...ou 20 ans de mobilité durable ? Plaidoyer pour des affectations budgétaires rationnelles et efficaces », Septembre 2017.

¹⁴ Cette confusion est d'ailleurs soulignée en p.155 du RIE SDT.