

De :

coordonnées complètes EN MAJUSCULES

Concerne : Révision du plan urbain de mobilité de l'agglomération de Liège

Liège, date

Mesdames, Messieurs

Objet : Réponse à l'avis d'enquête publique concernant le rapport du Plan urbain de mobilité 2018.

Suite à la lecture du plan urbain de mobilité de l'agglomération Liégeoise (PUM), je souhaiterais vous faire part de mes remarques sur l'incohérence de l'inclusion du projet de liaison autoroutière entre Cerexhe-Heuseux et Beaufays (CHB) dans les objectifs du PUM et ainsi de la nécessité de retirer ce projet de liaison du PUM.

1) Sur l'impact sur les milieux physiques, facteurs climatiques, la diversité biologique, l'agriculture, le paysage et le patrimoine et l'aménagement du territoire.

Sur ces points, le rapport d'incidence sur l'environnement (RIE) ne tente pas de minimiser l'impact de CHB et indique que la seule mesure qui pourrait limiter son impact est sa **non réalisation**. Nous citons (c'est nous qui soulignons):

1.1) Milieux physiques :

« En conséquence, à l'exclusion de la mise en œuvre de CHB, les incidences du plan d'actions du projet de PUM ne peuvent avoir d'impacts significatifs sur le milieu physique. En ce qui concerne la mise en œuvre de CHB, on relèvera : les modifications importantes du relief naturel, la difficulté de gérer les excédents de ses déblais et les risques karstiques (instabilité et risques de pollution des eaux terrestres et souterraines). » p. 72

1.2) Facteurs climatiques et gestion énergétique, émissions et autres nuisances :

« A l'exclusion de la mise en œuvre de CHB, le plan d'actions du projet de PUM ne peut avoir qu'un impact favorable sur la réduction des GES, des nuisances sonores et des pollutions de l'air liées à la mobilité.

Incidence de CHB :

En diminuant et en fluidifiant le trafic sur le ring Nord et l'E25, la mise en œuvre de CHB devrait réduire les pollutions atmosphériques dans l'agglomération liégeoise au détriment d'une augmentation de celles-ci le long du tracé de la nouvelle infrastructure. Cependant, si l'ouverture de CHB entraîne un «appel d'air» qui voit la charge totale de trafic s'accroître, une augmentation globale de la pollution serait observée plutôt que son déplacement vers l'Est de l'agglomération. La mise en œuvre de CHB devrait aussi apporter son lot de nuisances sonores au sein d'environnements calmes alors que, à l'intérieur de l'agglomération, aucune amélioration significative ne sera possible. » p. 95

1.3) Diversité biologique, faune et flore :

« Mis à part la réalisation de CHB, les propositions du projet de PUM ont un impact favorable sur la biodiversité, [...] Freiner la périurbanisation comme le prône le projet de PUM constitue de loin la proposition la plus importante pour éviter la dégradation de la biodiversité.

Liaison CHB :

Sa réalisation entraîne, spécialement au niveau de la traversée de la vallée de la Vesdre :

- la destruction et/ou la fragmentation d'habitats naturels de grand intérêt biologique (y compris à l'échelle européenne pour les pelouses calaminaires) ainsi que l'isolement d'autres (barrière écologique);

- l'isolement d'espèces de faune implantées le long du tracé voire la destruction d'animaux protégés ;

- l'amplification à plus long terme des pertes de biodiversité liée à l'urbanisation potentielle des abords de la liaison, vu les facilités d'accès qu'elle procure (quartiers résidentiels et/ou zones économiques).

La non réalisation de CHB est la seule alternative évitant toutes les atteintes à la biodiversité. Réduire son gabarit permettrait d'atténuer les impacts mais les contraintes liées aux pentes fortes et au trafic de poids-lourds rendent cette solution peu évidente. » p. 111

1.4) Agriculture :

« A l'exclusion de la mise en œuvre de CHB, il en ressort que le plan d'actions du projet de PUM a une incidence positive sur l'agriculture du fait de la majorité d'outils dématérialisés qu'il propose de développer.

[...]. L'artificialisation d'au moins 120 ha de terres agricoles serait la conséquence directe de la réalisation de CHB à laquelle il faut ajouter des pertes de revenus et des difficultés d'exploitation pour les fermiers (effet de coupure). A long terme, cette perte pourrait s'amplifier du fait du développement de quartiers résidentiels ou de zones économiques qui mettraient à profit les facilités d'accès qu'offre CHB (par activation de nouvelles ZACC ou changement d'affectation au plan de secteur).

Ces incidences de CHB ne souffrent d'aucune réelle alternative ou mesure d'atténuation. » p. 119

1.5) Paysage et patrimoine :

« Selon l'EIE réalisée par Pissart en 2007, le périmètre de réservation de CHB traverse plusieurs périmètres d'intérêt paysager, lignes et points de vue remarquables d'ADESA.

La liaison CHB en traverse ou côtoie 9; 7 lignes et points de vue remarquables risquent d'être perturbés voire certains, supprimés. La construction d'une voie rapide plus légère, comportant moins d'ouvrages d'art, pourrait atténuer son impact paysager. Cette perspective ne répond cependant pas aux charges de trafic prévisibles. » p. 125

1.6) Aménagement du territoire et occupation du sol :

« Nous nous basons ici sur les conclusions de l'EIE de la liaison CHB: «L'impact de la liaison A605 sur le cadre socio-économique est essentiellement lié au gain d'accessibilité-voiture qu'elle va apporter au sein des territoires de l'est de la région liégeoise [...] La liaison permettra d'élargir le périmètre dans lequel une partie de l'agglomération liégeoise est accessible en un certain laps de temps [...] ce nouvel atout de localisation attirera une plus grande quantité de migrants résidentiels que si la liaison n'était pas construite. [...] Les disponibilités Octobre 2018 Plan Urbain de Mobilité Rapport des Incidences Environnementales Arrondissement de Liège foncières pour l'habitat étant largement situées dans des zones de bâti peu denses éloignées des centres, l'étalement urbain et la périurbanisation risque de connaître une accélération par rapport à ce qui est observé à l'heure actuelle. Leurs effets néfastes, à l'échelle locale et à l'échelle de la région urbaine, ont été bien mis en évidence ». p. 139

Or le PUM a notamment pour objectif de « diminuer l'étalement urbain » (enjeu 2), d'un « développement raisonné de l'activité commerciale » (enjeu 5), la « préservation des diversités paysagères et de la biodiversité » (enjeu 6), l'amplification de l'agriculture tant rurale qu'urbaine (enjeu 7), la « conciliation du développement urbanistique et des défis environnementaux » (enjeu 9).

Le projet de liaison est donc cité par le RIE comme en contradiction directe avec ces enjeux. Dès lors pourquoi ce projet est-il repris dans le PUM ?

2) Les (mauvaises) raisons de l'inclusion de CHB dans le PUM

Tout en reconnaissant (dans le RIE) l'impact négatif, voire catastrophique, de CHB sur de nombreux enjeux du PUM (et du SDALg sur lequel il se base), les auteurs ont choisis de l'inclure en le présentant comme nécessaire à l'amélioration de la mobilité dans Liège même.

Ainsi page 103 du PUM une douzaine de mesures potentielles plus ou moins précises de réduction de la capacité automobile en rive droite de la Meuse sont présentées comme dépendante de la construction de CHB. Le problème étant que cette dépendance n'est pas démontrée dans le document. L'impact de la réalisation ou non de CHB sur ces projets n'est tout simplement pas explicité.

Dans le RIE page 167-169, des perspectives de réduction du trafic dans la vallée de la Meuse et dans le tunnel de Cointe sont données, mais l'impact de CHB est groupé avec le report modale (figures 88 et 89) si bien qu'il est impossible de juger de son utilité sur cette base.

La douzaine de projets concrets évoqués précédemment ne sont ici pas non plus étudiés, notamment sur leurs liens avec CHB.

Toujours page 103 du PUM dans la figure 87, le projet CHB est présenté comme permettant d'apaiser les voies locales le long de la Meuse. Or page 167 (du RIE) on lit pourtant :

« Dans tous les cas, ces corridors centraux resteront saturés. En effet, la demande y est très forte, cumulant tous les motifs de déplacements induits par les fonctions métropolitaines (travail, enseignement, achats, loisirs, visite, tourisme, etc...). Ainsi, c'est leur capacité future (l'offre) qui dictera in fine la charge qu'ils accepteront (la demande satisfaite). »

L'« apaisement » de ces voies locales ne dépend donc pas de la construction ou non de CHB. Elle dépend des mesures que l'on prendra en place localement (zone 30, réduction du nombre de voies etc.). On peut en outre citer les résultats du comptage de 2016 sur les quais de la dérivation qui viennent directement contredire la possibilité d'un report important du trafic des quais vers CHB puisque 85 % (au minimum) du trafic y est local (de, dans ou vers Liège).

Dans le cas du tunnel de Cointe, l'EIE de 2007 concluait notamment que CHB n'apportait que peu d'amélioration.

Le PUM présente donc des projets comme dépendant de CHB sans en faire la démonstration et ne fournit pas de données à ce sujet. Les données effectivement disponibles tendent même à contredire ces conclusions. Mais même en supposant qu'une partie significative du trafic en rive droite et dans le sillon de la Meuse pourrait être reportée vers CHB, l'apaisement des voies locales dépend des mesures locales, et alors construire CHB ou non dépend de nos ambitions de report modale.

A ce titre le PUM manque à la fois de clarté et d'ambitions et se propose, au lieu de report modale, de déplacer une partie du trafic sur une nouvelle autoroute. Or, on sait par ailleurs que la construction de nouvelles routes entraîne un effet d'appel qui tend à augmenter le recours à la voiture (voir l'exemple du tunnel de Cointe sensé soulager les quais de la dérivation – RIE p 163). Le projet CHB ne révèle donc pas seulement un -très coûteux- manque d'ambition, il est contre productif.

Concernant le développement de la périurbanisation, et de nouvelles zones commerciales en cas de construction de CHB, ce qui serait, on le rappelle, en direct contradiction avec les objectifs du PUM mais aussi du SDALg et du SDT, les auteurs du PUM se sont voulus rassurant lors de la présentation du document au public à Liège le 27 novembre, en indiquant que si CHB se réalisait, une série de mesures devraient être prises pour en diminuer l'impact à ce niveaux (gel du plan de secteur etc.). Or, aucune de ces mesures ne sont reprises dans les documents soumis au vote. Les conseillers communaux qui voteraient pour le PUM s'engageraient sur le projet de liaison sans s'engager sur des mesures qui devraient accompagner sa réalisation pour limiter la périurbanisation induite par ce projet, aucune de ces mesures n'étant suggérées dans le PUM. Dans les recommandations du RIE au sujet du CHB on peut lire, page 142:

« Recommandation 2 : limiter les effets de CHB sur la périurbanisation
La seule alternative évitant tout risque de périurbanisation liée à la mise en oeuvre est sa non réalisation. »

Sans aucun autre détail... Même dans le tableau de « monitoring » p. 136, qui se propose pourtant seulement de suivre la mise en œuvre et les conséquences des différents volets du PUM, au point CHB, pour l'indicateur d'impact, seule la « fréquentation » est reprise.

Ainsi il est plus que douteux que le PUM voté et CHB engagé, les communes mises en concurrence acceptent ensuite de limiter leur développement... Les objectifs de limitations de la périurbanisation et de nouvelles zones commerciales seraient alors voués à l'échec.

3) Des ambitions qui ne rencontrent pas les objectifs wallons et européens

L'ambition 5 du PUM est de « *Mettre en œuvre la vision FAST 2030 du Gouvernement wallon* » (p. 74). Un des objectifs du plan FAST est une réduction de 20 % de la part modale de la voiture sur l'ensemble de la Wallonie. A ce sujet, les auteurs du PUM soulignent à juste titre que : « *Les valeurs annoncées constituent une moyenne pour l'ensemble de la Wallonie, aussi les agglomérations urbaines denses se doivent de dépasser ces objectifs (Mons, La Louvière, Charleroi, Namur, Liège, Verviers).* » (page 74 du PUM). Or le projet du PUM avec CHB avoue vouloir déplacer une partie du trafic liégeois vers un nouveau tronçon d'autoroute (déplacement qui semble hautement problématique en terme de nuisances et de mobilité, comme le prouve ce qui précède). La vision FAST ne serait alors mise en œuvre qu'au niveau du centre de Liège sans pouvoir atteindre les objectifs globaux wallons ainsi que les ambitions européennes en matière de climat.

On peut du reste souligner que même les ambitions à l'intérieur de Liège sont limitées puisque l'objectif affiché est de passer à 50 % de part modale de la voiture d'ici 2030, et ce dans la « zone de transport à haut niveau de service », or si on prend l'exemple de villes française, sur des aires urbaines comparables (Nantes par exemple) les objectifs sont plutôt de l'ordre de 40 à 45 % sur la même échelle de temps. On peut également signaler que, en France comme ailleurs, la tendance est à l'abandon de projets autoroutiers au profit d'une vision plus respectueuse - et pour tout dire moins incohérente - en terme de mobilité durable.

Rappelons en outre le coût de CHB : au bas mot 500 millions d'euros. Avec la même somme, on pourrait financer 20 ans de mobilité durable (cf *Plaidoyer pour des affectations budgétaires rationnelles et efficaces* – IEW 2017).

4) Conclusions

Il est intéressant d'observer le tableau réalisé à la page 47 du RIE concernant les enjeux du PUM et la contribution à ceux-ci de chacun de ses volets. La liaison CHB entre dans l'enjeu 11 « mise en place d'une politique de mobilité hiérarchisée et pacifiée valorisant la complémentarité des modes », mais sa contribution y est jugée nulle puisque c'est l'unique point du tableau dont aucune des cases n'est cochée (la cotation estimant si le projet contribue à l'objectif, directement ou indirectement)...

Nous demandons donc que le projet CHB soit retiré du PUM. Ce qui précède nous convainc en effet de son inutilité pour la mobilité de Liège et de ses conséquences catastrophiques au niveau environnemental, périurbanisation, etc.

Surtout, avant d'être voté, un projet d'une telle ampleur doit faire l'objet d'un débat public avec toutes les données utiles à ce débat. Or le PUM, s'agissant de CHB, n'en fournit que très peu (études en cours, pas d'études d'impacts sur les projets présentés comme dépendants de CHB, etc.) On ne peut soumettre l'adoption du PUM, qui ambitionne une réduction importante de la part de la voiture, à la construction automatique d'une liaison autoroutière, dont le projet est imposé, jusqu'à présent, que par des généralités non prouvées que contredisent les avertissements du RIE, très critiques quant à CHB.

Nom+prénom

+signature (sauf pour les courriers électroniques)