

Commune de Chaudfontaine  
Collège Communal  
Avenue du Centenaire, 14  
4053 Embourg

Le 29 juin 2023, Beaufays

Groupement Cerexhe-Heuseux/Beaufays asbl  
Rue des Grosses Pierres, 55  
4052 Beaufays  
groupementchb@gmail.com

## **Objet : Révision du Schéma de Développement du Territoire**

Madame,  
Monsieur,

Dans le cadre de l'enquête publique du SDT, le groupement CHB asbl attire l'attention sur un point en particulier. À la page 126 (A15.M10), dans le point concernant « les mesures de gestion et de programmation » liées au titre « Faire du réseau des principales infrastructures de communication un levier de création de richesses et de développement durable », on peut lire : **« Dans le cadre de la liaison E25/E42, examiner la pertinence ou non à terme de la connexion routière entre l'E40 et l'E25 à l'est de Liège. ».**

Nous estimons que la mention de la liaison E40-E25, autrefois appelée liaison Cerexhe-Heuseux/ Beaufays, doit être tout simplement supprimée du SDT car elle est en contradiction totale avec l'objectif principal du SDT : proposer des mesures concrètes permettant d'optimiser le territoire en maîtrisant l'artificialisation et en luttant contre l'étalement urbain.

Même si la phrase sus-mentionnée concernant la liaison E40-E25 (p126 A15 M10) laisse ouverte la possibilité de sa non-construction, le SDT devrait tout simplement la retirer. Tout comme plusieurs grands vieux projets poussiéreux portant atteinte à l'environnement et à la qualité de la vie, la liaison E40-E25 pourrait alors être enfin définitivement enterrée en bénéficiant de la résolution annoncée p 126 (A15 M3) :

« Dans le cadre des révisions du plan de secteur :

- Supprimer les périmètres de réservation obsolètes destinés aux infrastructures routières ;
- Modifier, le cas échéant, les affectations pour permettre une urbanisation à proximité des gares ferroviaires. »

Avant de citer, de manière non exhaustive, de nombreux points du SDT plaidant pour le retrait d'un projet aussi destructeur et coûteux que la liaison E40-E25, nous nous permettons de rappeler la question écrite suivante :

---

Question écrite du 26/03/2021

\*de CREMASCO Veronica

\*à BORSUS Willy, Ministre de l'Economie, du Commerce extérieur, de la Recherche et de l'Innovation, du Numérique, de l'Aménagement du territoire, de l'Agriculture, de l'IFAPME et des Centres de compétences

*Dans le Plan infrastructures de la Région wallonne, la liaison autoroutière CHB, reliant Cerexhe-Heuseux (E40) à Beaufays (E25), n'est pas mentionnée. Mais le fait qu'elle reste inscrite au plan de secteur pose tout de même d'importants problèmes aux riverains concernés. En effet, leurs terrains restent paralysés par la zone de réservation qui y est inscrite.*

*Le récent contentieux au Conseil d'État suite à la requête motivée en annulation déposée par le groupement CHB contre le PUM illustre une nouvelle fois cette réalité. Les riverains ont été déboutés par le Conseil d'État, car le PUM n'est pas un acte réglementaire. Cependant, cette action et le contexte évoqué indiquent bien que d'une part cette liaison n'est plus d'actualité, et d'autre part que son inscription au plan de secteur, et donc son empreinte en termes d'aménagement du territoire continuent à poser problème.*

*Monsieur le Ministre a-t-il étudié la possibilité de retirer la zone de réservation, vu que CHB est un projet du passé, et qu'aucun budget n'est prévu pour cette liaison à court, moyen ou long terme ? A-t-il été en contact avec les riverains à ce sujet ?*

\*Réponse du 15/04/2021 de BORSUS Willy

*En réponse à sa question sur la possibilité de désinscription du périmètre de réservation de la voirie à réaliser dite Cerexhe-Heuseux-Beaufays, je constate avec l'honorable membre que la réalisation de cette voirie ne fait plus partie du Plan infrastructures de la Région wallonne.*

*En outre, cette liaison n'est plus reprise non plus dans le réseau des infrastructures principales du schéma de développement territorial adopté par le Gouvernement précédent en mai 2019 et non encore entré en vigueur.*

*Quant à la Déclaration de politique régionale, elle précise, avec nuance qu'« au-delà du Plan 2019-2025, à l'exception des travaux de sécurité et des connexions au réseau existant d'infrastructures essentielles (gares, hôpitaux et ZAE) et aux travaux de sécurité, le Gouvernement n'entamera pas l'étude et ne réalisera pas de nouvelles voiries et d'extensions de voirie (Tenneville, Bodange à Rodelage, CHB, R5 Havré, Trident, etc.). »*

*En tout état de cause, je considère que je ne peux envisager de réserver un sort particulier au périmètre de réservation de cette voirie sans l'englober dans une réflexion globale sur le sort de tous les périmètres de réservation devenus obsolètes concernant tant des voiries existantes que des voiries à réaliser.*

*C'est la raison pour laquelle j'ai demandé à mon administration d'analyser dans une première phase la meilleure manière de procéder à la désinscription des périmètres de réservation obsolètes des voiries réalisées et reprises au schéma de développement territorial.*

*Je vise donc bien, ici, des voiries réalisées faisant partie du réseau des principales infrastructures de communication qui, de ce fait, doivent être inscrites au plan de secteur en application de l'article D.II.21 du CoDT. Ces infrastructures dites principales, ou le périmètre de réservation en tenant lieu, pourraient être supprimés du plan de secteur en application de*

*l'article D.II.43 du CoDT.*

*Ceci suppose toutefois que l'impact de la désinscription soit dûment évalué. La mise en œuvre des formalités procédurales et des exigences de fond découlant de la directive 2001/42/CE est en effet inhérente à l'application de cette disposition.*

---

La liaison E25-E40 est une aberration totale à notre époque. Son apparition renforcerait bon nombre de constats désastreux soulevés dans le SDT-même et pourrait annuler ou du moins fortement pénaliser les mises en pratiques proposées ; tout particulièrement dans son axe 1 « soutenabilité et adaptabilité » ainsi que dans son axe 2 « coopération et cohésion » mais également, si l'on considère la nécessité d'une cohérence globale, dans son axe 3 « attractivité et innovation ».

Le relevé de quelques extraits du SDT constitue à lui seul un argumentaire pour justifier la suppression de la liaison E40-E25 des documents de la région wallonne :

- ✓ *P20.7 « Décarboner la mobilité et déployer une mobilité équilibrée selon les spécificités des territoires  
La demande en mobilité continue à augmenter alors que les coûts de l'énergie s'accroissent et que le secteur des transports est l'une des principales sources d'émissions de gaz à effet de serre. La Wallonie doit organiser le territoire pour encourager les modes de transports décarbonés, favoriser les échanges modaux et stimuler les alternatives à l'autosolisme, en tenant compte des spécificités des territoires, selon leur densité de population, et des besoins économiques et sociaux des populations. »*
- ✓ *P23 « Un développement qui assure l'optimisation spatiale et un cadre de vie qualitatif  
La Wallonie réduira l'étalement urbain en renforçant les centralités des villes et des villages.  
L'offre en services, en commerces et en logements y sera intensifiée surtout dans les lieux les mieux desservis par les transports en commun. Il y sera veillé au maintien de la mixité et de la cohésion sociale. Le caractère qualitatif du cadre de vie des habitants y sera assuré. Le déploiement de nouveaux services tonifiera l'attractivité des coeurs de centralités. Pour renforcer la biodiversité et protéger les paysages, les terres agricoles, les forêts, les milieux naturels, la Wallonie réduira l'artificialisation des terres en soutenant en priorité les projets qui réutilisent le bâti et les friches. L'étalement urbain sera freiné en intensifiant l'urbanisation des centralités urbaines et villageoises et en urbanisant avec modération et de façon ciblée les espaces excentrés.»*
- ✓ *p28 « Les objectifs régionaux de développement territorial et d'aménagement ont pour finalité :  
• l'optimisation spatiale qui comporte notamment la lutte contre l'étalement urbain, la préservation maximale des terres et une utilisation efficiente et cohérente du sol par l'urbanisation ;  
• la maîtrise de la mobilité. »*
- ✓ *P29 « Axe 1 : Soutenabilité et adaptabilité  
• SA1 : Soutenir une urbanisation et des modes de production économes en ressources  
• SA4 : Soutenir les modes de transport plus durables adaptés aux spécificités territoriales et au potentiel de demande  
• SA5 : Réduire la vulnérabilité du territoire et de ses habitants aux risques naturels et*

technologiques et à l'exposition aux nuisances anthropiques

• SA6 : Valoriser les patrimoines naturels, culturels et paysagers et les préserver des pressions directes et indirectes de l'urbanisation

✓ p33 SA1.C2

« L'artificialisation des terres résultant de l'urbanisation se fait essentiellement au détriment des terres agricoles. Elle induit une imperméabilisation par les constructions et les aménagements des abords et des voiries. L'infiltration moindre des eaux de pluie impacte le réapprovisionnement des nappes phréatiques, augmente l'écoulement des eaux en surface et accentue les risques d'inondation. L'imperméabilisation amplifie la chaleur ambiante et détériore la qualité de l'air lors des canicules. Ces impacts sont de plus en plus perceptibles en raison des effets du changement climatique. »

✓ P57 SA3éco.C3

« La lutte contre le réchauffement climatique, l'anticipation de ses conséquences et l'indispensable transition énergétique imposent aux différents secteurs de l'économie de meilleures localisations moins dépendantes des transports carbonés et une efficacité énergétique accrue. »

✓ P60 SA3éco.P10

« L'activité industrielle est renforcée pour tirer parti du capital humain (main-d'œuvre qualifiée et formation d'excellence), des infrastructures de communication existantes, en particulier ferroviaires et fluviales, des infrastructures énergétiques et des infrastructures de captation de CO<sub>2</sub>. Les sites propices au développement de l'activité industrielle sont reconnus à l'échelle régionale. »

✓ p71-72

« Constats  
SA4.C2

En 2017, la répartition des parts modales (en km parcourus) pour la mobilité des personnes était de 83 % pour la voiture, de 9 % pour le train, de 4 % pour les bus, de 3 % pour la marche et de 1 % pour le vélo (Stratégie régionale de mobilité, 2019). Ce qui confirme l'usage prédominant de la voiture individuelle dans les déplacements en Wallonie. »

✓ SA4.C3

« La pression exercée par le secteur des transports sur l'environnement est importante et elle s'accroît. En effet, la demande en mobilité est croissante vu les besoins sociaux (déplacement des personnes) et économiques (déplacement des marchandises). Elle est amplifiée par les choix antérieurs en matière d'aménagement du territoire (dispersion des activités), les logiques de rationalisation économique et la densité des infrastructures routières, ferroviaires, fluviales et aéronautiques. »

✓ SA4.C4

« Le secteur des transports contribue de façon croissante au changement climatique par leurs émissions de gaz à effet de serre. La part des émissions wallonnes de CO<sub>2</sub> due au transport routier était en 2019 de 24,1 % (SPW- Awac, 2022). »

✓ SA4.C5

« Elle induit des pollutions de l'air et de l'eau de même que des nuisances sonores. Elle impacte le cadre de vie et la santé humaine, les ressources naturelles ainsi que la faune et la flore. »

- ✓ SA4.C7  
« La dispersion de la population et des activités sur le territoire entraîne une complexification des chaînes de déplacements, une dépendance aux modes de transport motorisés individuels et constitue un obstacle au développement du transports en commun. »
- ✓ SA4.C8  
« L'usage prépondérante des déplacements routiers (voitures et camions) conjugué à l'évolution des prix de l'énergie augmente la part du budget consacrée par les ménages et les entreprises à la mobilité. Cette augmentation impacte la compétitivité des entreprises et tend à précariser ceux dont la mobilité est contrainte en raison de la dispersion des lieux d'activités et des résidences sur le territoire. »
- ✓ SA4.C9  
« Selon le Bureau fédéral du Plan, les déplacements routiers devraient rester majoritaires à l'horizon 2040 tant pour les personnes (voitures) que pour les marchandises (camions), entraînant une augmentation de la congestion et une diminution des vitesses moyennes sur le réseau routier en heure de pointe. Néanmoins, on devrait observer à l'horizon 2030, une forte croissance de la pratique de la marche et du vélo (+ 35 %) et des déplacements collectifs (bus-tram-métro) (+ 8,8 %). Le transport des marchandises par rail, la voie d'eau et air devrait s'accroître. »
- ✓ SA4.C10  
« Le Parlement européen a adopté une proposition pour tendre vers le zéro émission de CO2 pour les voitures neuves à partir de 2035. Les émissions de gaz à effet de serre devraient atteindre à cet horizon un niveau largement inférieur à celui de 2019. Une diminution des émissions de polluants locaux (NOx et PM2.5) devrait également être observée. La diminution de la demande en mobilité et la multiplication des alternatives aux moteurs thermiques permettront de réduire substantiellement les nuisances environnementales induites par la circulation des véhicules. »
- ✓ SA4.C11  
« Les autorités wallonnes ont adopté la Stratégie régionale de mobilité pour notamment accroître les performances environnementales des différents modes de transport et réduire la dépendance à la voiture. Cette stratégie doit permettre un transfert modal et une réduction de 35 % les émissions de GES d'ici 2030. La Stratégie régionale de mobilité encourage aussi la mobilité partagée afin de lutter contre l'autosolisme, car en moyenne 75 % des déplacements s'effectuent seul en voiture. La Wallonie compte déjà plusieurs aires de covoiturage. Elle prévoit également de créer des mobipôles permettant le report modal vers les transports en commun, le covoiturage et les nouveaux modes de transport (voitures partagées, vélos électriques, micro-mobilités...). »
- ✓ P84 SA5.P5  
« Afin de ne pas aggraver l'ampleur des risques d'inondations, l'aménagement du territoire et les projets urbanistiques limitent l'imperméabilisation des sols (infiltration de l'eau par les sols,...) et préservent plus largement les services écosystémiques de régulation. »
- ✓ P87 « SA6.C6  
« En Wallonie, le développement de l'urbanisation, l'étalement urbain qui

*l'accompagne, la présence de réseaux de communication très denses et de certains espaces agricoles uniformisés induisent une destruction des biotopes, une fragmentation des milieux naturels ainsi qu'une altération durable des paysages. »*

*P103 « Connecter les territoires frontaliers aux Régions et aux États voisins*

✓ *AI2.P6*

*Les réseaux de communication sont conçus pour offrir des alternatives à la voiture individuelle et au camion afin d'assurer les échanges et les relations entre les centralités et les villes extérieures à la Wallonie. Les liaisons en transports en commun connectant les pôles régionaux, la capitale régionale et les pôles majeurs aux villes extérieures à la Wallonie sont développées et améliorées (cf. objectif SA4). »*

✓ *P121 AI5.C8*

*« L'urbanisation résidentielle s'est principalement déployée en fonction du réseau routier au détriment des lieux multimodaux desservis en transports en commun tels que les gares. »*

✓ *AI5.C10*

*« Les infrastructures de transport wallonnes nécessitent un entretien important. Tenant compte de l'étendue des réseaux, la charge de l'entretien ramenée par habitant est élevée. »*

✓ *AI5.C11*

*« Les autorités wallonnes ont adopté la Stratégie régionale de mobilité (SRM) wallonne qui précise que l'accessibilité, la fluidité, la sécurité et la santé doivent être les caractéristiques du système de mobilité en 2030 (cf. objectifs SA4 et AI6). Il est ambitieux de réduire la demande de déplacements notamment par un aménagement du territoire plus rationnel. »*

*p122*

✓ *AI5.E2*

*« Les potentialités offertes par les connexions aux réseaux européens et internationaux doivent bénéficier à l'ensemble du territoire en permettant de regrouper les flux des personnes et des entreprises pour atteindre des masses suffisantes et ainsi favoriser le report modal vers les alternatives aux transports par la voiture ou le camion (cf. objectifs AI1, AI6 et SA4). »*

✓ *p163*

*AI5.M13*

*« Dans le cadre des révisions du plan de secteur :*

- Supprimer les périmètres de réservation obsolètes destinés aux infrastructures routières ;*
- Modifier, le cas échéant, les affectations pour permettre une urbanisation à proximité des gares ferroviaires. »*

*P187*

✓ *CC6.C3*

*« Le secteur des transports représente 28,9 % de la consommation finale d'énergie (2019). Elle est relativement stable depuis 2010. Le secteur des transports est largement dépendant des énergies fossiles. La dispersion des activités, de l'habitat, des commerces*

*et des services renforce la dépendance à la voiture pour les personnes et au transport routier pour les marchandises. Les solutions alternatives a ces modes restent peu performantes sur une grande partie du territoire wallon (cf. objectifs SA4, AI5 et AI6). »*

✓ P189

*« En 2019, la Wallonie a défini des objectifs énergétiques dans le cadre de sa contribution au Plan national Energie Climat. Ainsi, à l'horizon 2030 elle vise à poursuivre la décarbonisation (- 37 % de GES non ETS par rapport a 2005), à améliorer l'efficacité énergétique (23 % de la consommation finale par rapport a 2005) et a porter la part des énergies renouvelables à hauteur de 23,5 % de la consommation finale brute d'énergie. »*

✓ CC6. C17

*« Le PACE 2030, adopté par le Gouvernement wallon le 21 mars 2023, est le plan d'action de la Wallonie pour lutter contre les dérèglements climatiques. Il constitue la feuille de route de la Wallonie pour atteindre son objectif 2030 de réduction de -55 % d'émissions de GES par rapport à 1990, doubler les énergies renouvelables d'ici 2030 et améliorer la qualité de l'air. »*

✓ P 190 CC6.E2

*« La production, le transport, la distribution et la consommation de l'énergie doivent être pensés comme un système intégré pour répondre aux objectifs européens du Green Deal et du plan REPowerEU. »*

✓ CC6.P1

*« La Wallonie organise son territoire en faveur d'une mobilité moins consommatrice d'énergie carbonée. Les infrastructures de transport et de distribution sont aménagées pour permettre la mise en place de bornes de recharge électrique (cf. objectifs SA4 et AI7). »*

✓ P196

*« Mieux structurer le territoire wallon permet de réduire l'étalement urbain, maîtriser la mobilité, améliorer le cadre de vie, assurer l'attractivité du territoire et préserver les écosystèmes. »*

✓ P200

*« 1) Suivre les deux trajectoires (fixées dans les SDC ou SDPC) a l'horizon 2050 suivantes :*

- zéro artificialisation nette ;*
- 75 % du développement résidentiel dans les centralités. »*

✓ p215

*« Faciliter les échanges par des interconnexions performantes et des modes alternatifs à la route. »*

✓ P216

*« Les orientations de ces documents ont guidé la conception de la structure territoriale du SDT.*

*Ces orientations et le SDT doivent permettre de renforcer les accords existants et de développer de nouvelles coopérations. »*

✓ P219

*« L'attractivité de l'aire métropolitaine et des villes repose sur des projets de mobilité durable (tramway à Liège, tramway rapide Spartacus entre la ligne Hasselt-Maastricht, réseau cyclable Fietsne...). Toutefois la région liégeoise doit s'y inscrire plus volontairement en renforçant les liaisons dans le cadre du réseau express liégeois (REL) et celles avec Maastricht. La gare de Liège-Guillemins doit devenir un hub ferroviaire pour rejoindre Bruxelles, Anvers, Aix-la Chapelle et Luxembourg et, à l'échelle de l'Europe du Nord-Ouest, avec des connexions vers Londres, Paris, Amsterdam et Cologne »*

Un bon nombre d'autres points pourraient être relevés par ailleurs mais nous limitons ici notre propos et l'expression de notre inquiétude. Certes la liaison E25 -E40 n'est pas indiquée sur le plan p 207 prévoyant les axes et réseaux de communication. Mais p. 206 il est mentionné qu' « À l'exception des travaux de sécurité et des connexions aux équipements essentiels (gares, hôpitaux et ZAE), aucune nouvelle voirie structurante ne sera réalisée hormis celles prévues à l'objectif AI5. » Or l'objectif A15 se rapporte spécifiquement au point pour lequel nous demandons le retrait de la phrase qui mentionne « la pertinence ou non à terme » de l'autoroute CHB. (Cfr A15M10 p126).

Pour conclure, nous estimons que le SDT est un schéma prometteur au niveau de l'urgence climatique mais qu'il présente des incohérences qui risquent d'en ruiner les promesses les plus vertueuses. Les efforts que vont devoir développer les citoyens et les communes pour réorganiser les modes de vie en vue d'une réduction des impacts climatiques (revoir les habitudes de transport, stopper l'étalement urbain, veiller au rétablissement de la biodiversité ... ) pourraient être tout simplement annulés par la construction de la liaison E40-E25 et les nuisances afférentes (artificialisation des terres, ruissellement accru, destruction de biotopes de grande qualité, incitation à l'usage de la voiture individuelle) ainsi que par d'autres gros projets tels que le développement de l'aéroport de Liège et des activités qui lui sont liées.

Nous espérons que la connexion E40-E25 (liaison CHB) pourra enfin être supprimée définitivement pour laisser place à une vision moins dévoreuse de territoire, moins menaçante pour les populations et moins complaisante envers les transports par la route.

En vous remerciant l'attention que vous porterez à ce document ainsi que pour tout votre travail,

Bien à vous,

Le groupement CHB asbl