

INTRODUCTION.....	2
OPOSES A CHB ET... A TOUTES LES AUTRES !	4
I. 1969, ANNEE...FATIDIQUE !	5
II. 32 ANS PLUS TARD.....	6
II.1 CHB ou la solution à tous les maux !	6
II.2 Le plan Transitec : une bible ?	6
II.3 Le ring liégeois : Angleur, Boncelles... aux armes !	7
III. DE QUELQUES CONTRADICTIONS OU AUTRES EFFETS PERVERS....	7
III.1 L'effet d'aspiration : petit rappel.....	8
III.2 Améliorer l'accessibilité ?	8
III.2.1 Quelle accessibilité, et pour qui ?	8
III.2.2 Favoriser la désurbanisation ?	9
III.2.3 Diminuer le trafic sur la N3 : un leurre ?	10
III.2.4 Désengorger la N61 : un autre leurre ?	11
III.3. Le « désenclavement » des communes touchées par CHB !	12
III.4. Une chance ou un désastre pour les commerçants de la N3 ?	13
IV. FAVORISER LE TRAFIC INTERNATIONAL.....	14
LE MYTHE DE LA « TRANSPORT VALLEY » LIEGEOISE	14
IV.1 Une liaison autoroutière nord-sud sous-utilisée à quinze km de Liège.....	14
IV.2. Risques économiques et contradiction totale avec les objectifs fixés au niveau européen.....	14
IV.2.1 Le phantasme de la « Transport Valley »	14
IV.2.2 « Infrastructures de transport = développement économique » : la fin d'une pseudo loi d'airain.....	16
IV.2.3 La mobilité en Europe : l'heure des choix !	17
V. EN GUISE DE CONCLUSION PROVISOIRE, QUELQUES DEMANDES CONCRETES.....	19

DOCUMENT DEFINITIF 11.12.2001

INTRODUCTION

« S'il suffisait de disposer d'infrastructures de communication pour être prospère, la région liégeoise serait déjà l'une des plus riches du monde ! »

La liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux/Beaufays (CHB) est revenue à l'avant plan de l'actualité. Classée « *absolue nécessité* » depuis plus de trente ans par les « forces vives » liégeoises, ce projet, qui a déjà été justifié par de nombreux arguments et leur contraire, devrait aujourd'hui être jeté aux oubliettes.

Contraire aux principes élémentaires d'une « mobilité durable » très en vogue dans les discours, il est pourtant devenu le projet auquel on ne s'oppose même plus : le combat serait perdu d'avance ! ». Chiche !

Comme beaucoup d'agglomérations de sa taille, Liège (et sa région) connaît un accroissement du volume de trafic aussi bien de personnes que de marchandises. Cette croissance réelle, constamment objectivée par des statistiques et autres comptages réalisés par différents bureaux d'étude, doit donc être maîtrisée. Tout le monde est d'accord sur ce point, mais la vraie question est : comment ?

« On » nous dit que la liaison autoroutière sous Cointe, justifiée par cette même croissance du trafic, serait bientôt « saturée » ? Qu'à cela ne tienne ! « On » nous dit que la réalisation de la liaison autoroutière entre l'E40 à Cerexhe-Heuseux et l'E25 à Beaufays en devient d'autant plus incontournable ! Spirale infernale dont la logique ne peut qu'être dénoncée.

Ce projet date de 1969. Or, en 30 ans, l'état des connaissances relatives à l'impact environnemental, social et aussi économique du « tout-à-la-route » a notablement évolué et a été intégré dans les discours des responsables wallons, qui en ont dénoncé les effets négatifs dans le SDER (*Schéma de Développement de l'Espace Régional*)¹ et dans le *Contrat d'avenir pour la Wallonie*². Mais pas dans les actes, semble-t-il !

Le « ramage » :

« L'heure des solutions simplistes du style augmenter les capacités du réseau routier ne sont plus crédibles » (Francis Hambye, ancien secrétaire général du MET et aujourd'hui vice-président du Pole Transport).

« Par le passé, un ministre pouvait donner l'illusion d'agir pour la mobilité en créant de nouvelles routes et autoroutes. Ce temps est révolu. Nous savons désormais que les nouvelles infrastructures ne font que déplacer les problèmes d'embouteillage, de parking et de qualité de vie » (José Daras, Ministre régional wallon).

Le « plumage »:

Cerexhe-Heuseux/Beaufays (CHB) une liaison autoroutière... qui en appelle directement une autre : le tronçon sud-ouest à travers le Sart-Tilman pour boucler le ring liégeois !

La réalisation de ce « chaînon manquant » est présentée comme inéluctable, imposée par le réalisme ! La manière dont le projet est présenté nous ferait presque oublier qu'il s'agit bien d'une décision politique. Or, si le problème de la croissance de trafic est bien réel, la construction de nouvelles infrastructures routières pour l'absorber est loin d'être la solution. Ce n'est surtout pas la meilleure...

Ainsi, les associations locales

**Groupe d'opposition à la construction d'une liaison (auto)routière
Cerexhe-Heuseux/Beaufays (CHB),**

Activités environnement Trooz (AET),

Comité Qualité Village (Cerexhe-Heuseux),

les Amis de la terre,

Comité de Quartier des Grosses Pierres de la commune de Trooz,

La Ligue Royale pour la Protection des Oiseaux,

Et

INTER-ENVIRONNEMENT WALLONIE

contestent cette décision politique

qui, par ailleurs, a été prise en l'absence de toute forme de concertation.

OPPOSES A CHB ET... A TOUTES LES AUTRES !

D'emblée, une précision importante s'impose : les associations s'opposent ici bien sûr tout particulièrement à la réalisation de la liaison (auto)routière CHB, mais elles s'opposent plus généralement à toute nouvelle extension du réseau (auto)routier belge et wallon dans la mesure où elles considèrent que :

- le dit réseau autoroutier est, depuis longtemps, amplement suffisant pour répondre aux besoins de développement économique de Liège et de la Région wallonne: « La Belgique est le pays européen qui, de loin, consacre la part la plus importante de son sol aux infrastructures de transport. Son réseau routier est, en donnant un poids égal à la superficie et à la population, trois fois plus étendu que la moyenne de l'Union ! Autre record européen : la Belgique est le pays dont la superficie de sol non fragmentée par une infrastructure de transport est la plus petite ». En fait, la Belgique est le pays du monde qui a le réseau autoroutier le plus dense au monde, après Hong Kong.ⁱⁱⁱ
- les quelques moyens financiers disponibles en Région wallonne doivent être consacrés à l'entretien et à l'aménagement du réseau (auto)routier existant mais surtout au développement d'autres modes de transports dans la perspective d'une mobilité économiquement, socialement et environnementalement durable (transports en commun, modes doux et transport multimodal de marchandises).

Il n'est donc aucunement question de refuser la liaison (auto)routière CHB pour simplement la « déplacer » de quelques centaines de mètres ou la remplacer « ailleurs » par une autre, supposée rencontrer les mêmes objectifs annoncés par ses promoteurs, quels qu'ils soient.

Nous ne sommes cependant pas loin de penser que le « cas CHB » est emblématique, notamment du fait de la persistance dans le temps (30 ans !) d'une décision politique non-concertée totalement perméable à l'évolution des connaissances, des circonstances et des mentalités. Cet acharnement mérite à lui seul que l'on continue à le dénoncer.

I. 1969, ANNEE...FATIDIQUE !

L'idée de réaliser une liaison autoroutière entre les autoroutes E40 (Bruxelles-Aachen) et E25 (Liège-Luxembourg) par Cerexhe-Heuseux et Beaufays date des *Golden Sixties*. Plus précisément de 1969, époque du « tout-à-la-route ». Il s'agissait de permettre une liaison autoroutière continue entre Amsterdam et Rome. Il fallait donc contourner Liège.

Une zone de réservation à cet effet fut donc inscrite dans le projet de plan de secteur de la région liégeoise. Celui-ci fut mis à enquête publique au milieu des années '70. Les discussions sur le plan de secteur de Liège durèrent dix ans. On y parla beaucoup de « CHB ».

Au début des années 80, le *Groupeement contre la liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux/Beaufays* vit le jour, sous la forme d'une association de fait^{iv}.

Dès 1984, la *Commission régionale d'aménagement du territoire* (CRAT) mit en évidence l'inutilité de la liaison. L'année suivante, elle rendit un avis défavorable sur l'inscription de celle-ci dans le plan de secteur de Liège.

Au sein de ce qu'on appelait alors l'Exécutif régional wallon, la coalition libérale/sociale-chrétienne présidée par le PSC Melchior Wathelet passa outre l'avis négatif de la CRAT. La zone de réservation fut inscrite au plan de secteur de Liège tel qu'approuvé en 1987. Le principal argument mis en évidence par les promoteurs du projet était qu'il fallait d'urgence « mettre un terme au calvaire » des riverains des quais de la Dérivation. Ceux-ci subissaient en effet les indiscutables et intolérables nuisances dues au passage de l'autoroute urbaine (résultant d'une autre tragique erreur, commise une vingtaine d'années auparavant par les urbanistes et les décideurs liégeois), qui drainait et accumulait sous leurs fenêtres les trafics routiers de transit, de vallée et urbain^v.

C'est une autre solution qui a néanmoins été choisie : réalisée avec l'aide de fonds européens et ouverte à la circulation en juin 2000 après des années de travaux, la liaison E25/E40 par le tunnel sous Cointe et le *Pont du Pays de Liège* a réalisé la jonction entre les réseaux autoroutiers au nord et au sud de Liège^{vi}, rencontrant ainsi la volonté européenne de compléter le réseau autoroutier entre Amsterdam et Rome et réduisant de quelque 30% la circulation automobile sur les quais de la Dérivation^{vii}.

Allait-on pour autant pouvoir tourner la page ?

II. 32 ANS PLUS TARD...

La liaison Nord-Sud E40-E25 est aujourd'hui réalisée, délestant les quais de la Dérivation. Les préoccupations européennes et liégeoises qui motivaient la liaison CHB sont donc rencontrées grâce au tunnel sous Cointe.

Exit donc CHB ?... Rien n'est moins sûr.

II.1 CHB ou la solution à tous les maux !

Tout se passe comme si, depuis presque vingt ans maintenant, la seule évocation de la future liaison CHB servait dans la tête des décideurs liégeois à exorciser tous les problèmes de circulation dans et autour de Liège : « Un bouchon quelque part ? Cerexhe-Heuseux/Beaufays, et ça repart ! »^{viii}. En réalité, elle est surtout un argument facile qui les dispense de faire l'autocritique de leurs propres manquements et de leurs erreurs successives dans la gestion de la ville depuis quarante années.

II.2 Le plan Transitec : une bible ?

Transitec Ingénieurs conseils SA a réalisé, fin des années 90 un *Plan de déplacement – stationnement de la ville de Liège*^{ix}. Ce bureau d'études a proposé un concept multimodal en 7 points pour l'agglomération liégeoise. Ce concept (qui est une proposition directrice très générale pour le long terme) comporte, pour la gestion des flux routiers, un périphérique complet à réaliser en deux temps : CHB à moyen terme (avant 2010) et le tronçon sud-ouest à long terme (après 2010). Ce « ring » devrait jouer le rôle d'un bouclier protégeant la cité ardente de la circulation de transit.

Ainsi *Transitec* préconise de doubler la jonction sous Cointe, menacée de « saturation » à court terme. Il confie dès lors à cette liaison pourtant financée par des fonds européens comme « chaînon manquant » du TEN (*Trans European Network*), le statut de « simple » radiale de protection de l'hyper-centre de la ville (soit une autoroute urbaine), transférant ainsi à CHB le statut de « chaînon manquant » pour le trafic nord-sud.

Deux remarques s'imposent :

- L'étude porte sur la ville de Liège et ne s'est donc pas centrée sur les données autoroutières régionales, nationales et européennes.
On peut donc se demander si le bureau d'étude *Transitec* n'a pas eu à intégrer d'emblée la réalisation de la liaison Cerexhe-Heuseux/Beaufays comme une donnée existante, comme un choix politique déjà effectué.

Cette étude comporte de nombreux autres aspects dont des objectifs ambitieux en termes de transports en commun, d'intermodalité, de politique de stationnement et de meilleure prise en compte des modes doux. Mais il a toujours été politiquement plus facile de dépenser une dizaine de milliards en créant des infrastructures que de

mettre en place une politique cohérente de stationnement supprimant de 600 à 950 places au centre de la ville, telle que recommandée par l'étude. Enfin, et pour dire brièvement les choses, nous pensons aussi qu'il est réducteur de justifier la liaison en brandissant l'étude *Transitec*. Et ce, sans en dévoiler les multiples aspects.

Signalons encore que l'étude concerne l'ensemble des communes voisines de Liège. Or, non seulement aucune de ces communes n'a été invitée à s'associer aux travaux de l'étude, mais, en outre, aucun collège électoral et a fortiori aucun conseil communal de ces entités n'a jamais été invité à débattre et à rendre un avis sur l'étude et ses conclusions. Il y a donc là un sérieux déficit démocratique, imputable au commanditaire de l'étude^x ! Ce n'est pas le premier en région liégeoise, où les grandes décisions se prennent souvent dans des cénacles qui n'ont rien d'assemblées démocratiquement élues appelées à rendre des comptes devant l'électeur.

II.3 Le ring liégeois : Angleur, Boncelles... aux armes !

Après la réalisation du contournement est de la ville de Liège, l'étude *Transitec* préconise donc, à plus long terme, le bouclage du « ring » par la prolongation de CHB à partir de l'E25 (Liège – Luxembourg) vers la Meuse et l'E42 (Liège – Namur) en passant par la N63 et l'A604. Tout cela, dans un axe Tilff – Seraing, à travers le massif du Sart-Tilman, le poumon vert du sud de Liège^{xi}. Il s'agit de la trop peu connue « liaison sud-ouest », dont la réalisation est prévue après 2010^{xii}.

Si la liaison CHB devait effectivement drainer une partie importante (ce qui reste à nos yeux à démontrer !) du trafic empruntant aujourd'hui la nationale 3 et passant quotidiennement à Fléron pour aller à Liège et en revenir, elle le déverserait dans le tunnel sous Cointe et dans ses accès. Or, les promoteurs de la liaison Cerexhe-Heuseux/Beaufays annoncent d'ores et déjà la saturation dudit tunnel, laquelle saturation justifie en retour la nécessité de réaliser Cerexhe-Heuseux/Beaufays... et de terminer le ring : la boucle est bouclée, au propre comme au figuré^{xiii} !

Comme tout cela ne peut être réalisé en un jour, il faut, de l'aveu même des responsables du MET, rechercher dès maintenant une solution provisoire pour pallier l'absence du tronçon sud-ouest du « ring » liégeois. Comment ? Elargissement de la N663 entre Angleur et Boncelles ? Passage à travers Angleur en direction de Renoy ? Les réponses fournies ne sont pas claires quant au tracé qui pourrait être effectué. Mais le péril est réel pour les habitants concernés, à savoir principalement ceux qui résident dans le triangle Tilff – Boncelles – Angleur :

« Comme nous-mêmes avons fini par comprendre que le combat des riverains de Bierset était également le nôtre, les habitants d'Angleur et de Boncelles devraient comprendre à leur tour que notre combat est aussi le leur. »

III. DE QUELQUES CONTRADICTIONS OU AUTRES EFFETS PERVERS...

Examinons maintenant d'un peu plus près les principales justifications de ce projet d'infrastructure, à savoir : améliorer la qualité de la vie à Liège et faciliter le trafic de transit nord-sud.

III.1 L'effet d'aspiration : petit rappel

L'offre d'infrastructures appelle le trafic : le principe est désormais admis par tous (ce qui ne garantit rien qu'on en tienne compte)^{xiv}. C'est ce qu'on nomme l'effet d'appel ou d'aspiration.

Selon les experts, le tunnel sous Cointe (inauguré en juin 2000) devrait être « saturé » sous peu. En effet, lors de sa mise en service, ce nouveau tronçon absorbait un trafic équivalent à 45000 VP par jour. En mai 2001, soit un an après, il est emprunté par 56000 VP par jour. Or, les spécialistes estiment la « saturation » à 60000 VP par jour^{xv} ! A ce rythme, la liaison Cerexhe-Heuseux/Beaufays serait « saturée » à peine cinq ans après sa mise en service ! Que ferons-nous alors ? Rajouter une bande de circulation ? Créer un contournement du contournement ?

III.2 Améliorer l'accessibilité ?

III.2.1 Quelle accessibilité, et pour qui ?

L'objectif proclamé est d'améliorer la qualité de vie dans Liège en protégeant la ville par un bouclier (le périphérique) qui intercepterait tout le trafic de transit et le dissuaderait de traverser la ville. De nombreux aménagements seraient réalisés au centre de celle-ci, dans la perspective de mettre en œuvre « un plan de circulation-stationnement, ainsi qu'une stratégie d'aménagement-exploitation susceptible de contribuer : (1) à la maîtrise de la pression du trafic automobile ; (2) au renforcement du rôle des transports publics et des modes doux (deux roues, piétons) en assurant leur sécurité ; (3) à la revalorisation de l'espace public ; (4) au souci de préserver l'environnement. [Tout cela] afin, globalement, d'améliorer la qualité de la vie en milieu urbain liégeois »^{xvi}. Il s'agit notamment de réduire drastiquement les places de parking disponibles dans le centre-ville pour y faire la part belle aux piétons, aux cyclistes et aux transports en commun.

D'une part donc, on dit vouloir protéger le centre et ses habitants de l'invasion automobile, d'autre part, la mise en service de la liaison CHB permettrait un accès automobile plus rapide à la ville de Liège et inciterait donc les gens à prendre leur voiture.

Cette contradiction est manifeste dans le dépliant de présentation qui fut diffusé à des dizaines de milliers d'exemplaires lors de l'ouverture du tunnel sous Cointe : « Grâce au ring, l'entrée dans l'agglomération sera facilitée, que ce soit par les nouveaux accès – Grosses Battes, Val-Benoît et Guillemins – ou par les accès habituels (Burenville, Sainte-Marie et Saint-Laurent qui sera modifié). Mais qu'on ne

s'effraie pas, l'ouverture du ring s'accompagnera de la mise en place de panneaux, afin de guider les usagers »^{xvii}.

Alors qu'il n'est, dans la bouche des « forces vives », question que de protéger le centre-ville des méfaits d'une excessive circulation automobile pour y ramener une population « qui vote avec les pieds » depuis plus de vingt années, ce touto-boîte souligne combien le « ring » permet une meilleure accessibilité routière au centre-ville en dépopulation chronique^{xviii}.

D'aucuns prétendaient que si, et seulement si, la Ville de Liège mettrait prioritairement en œuvre l'ensemble des mesures préconisées dans l'étude de mobilité réalisée par le bureau *Transitec*, l'autoroute projetée pourait du strict point de vue de la mobilité donner l'impression d'un « soulagement » d'autant plus limité dans le temps que les plus hautes autorités européennes affirment désormais que « les possibilités de dégager de nouvelles capacités en étendant le réseau routier sont limitées et ne constituent qu'une réponse provisoire pour différer la saturation du réseau »^{xix}.

Faut-il vraiment dépenser, entre 7 et 9 milliards BEF (entre 173,5 et 223,1 millions d'euros) pour simplement retarder une échéance ? Le contribuable peut d'autant plus se poser la question qu'il faudra payer et entretenir ces infrastructures, qui auront par ailleurs amputé de façon irréversible le patrimoine naturel liégeois.

A l'évidence, telle que planifiée, la réalisation de la liaison CHB accentuera le phénomène d'exode sur la rive droite de la Meuse. Ce qui nous amène au second effet pervers.

III.2.2 Favoriser la désurbanisation ?

La liaison Cerexhe-Heuseux/Beaufays porte en elle la menace d'une dépopulation supplémentaire du centre-ville. Ce que reconnaît à demi-mots l'étude *Transitec* dans les quelques lignes qu'elle consacre à ladite liaison :

« **Désenclavement secteur Fléron Soumagne Chaudfontaine** : la mise en œuvre de la liaison routière Cerexhe-Heuseux/Beaufays soulagerait les circulations dans le secteur N3, ce qui sera bénéfique aux développements résidentiels et d'activités dans ce secteur ; ceci pourrait quelque peu accentuer la désurbanisation du périmètre P2. La mise en œuvre d'extension de l'habitat et des activités devrait se faire de façon restrictive, et se limiter strictement aux besoins locaux. »^{xx}

L'étude *Mobel* relative à la mobilité des ménages belges évalue à 58 minutes par jour (soit grosso modo 2 x une demi-heure) le temps que nos concitoyens consacrent à leurs déplacements. La nouvelle infrastructure autoroutière offre inmanquablement une opportunité d'élargir le périmètre dans lequel la ville de Liège (avec ses commerces, ses pôles d'emploi, ses écoles,...) serait accessible dans ce laps de temps. Ainsi, après Fléron et aujourd'hui Soumagne, s'urbaniseront à grands coups de lotissements les communes des plateaux de Herve et de l'entre Vesdre et Ourthe, qui ont jusqu'à ce jour plus ou moins préservé leur caractère rural^{xxi}.

Ainsi la vaste et indifférenciée conurbation liégeoise sera-t-elle peu à peu prolongée à travers tout le plateau de Herve, jusqu'aux confins de la province. Il est clair que

cette possibilité correspond à la demande d'une certaine population, prête à passer jusqu'à une heure par jour dans une voiture plutôt que de continuer à vivre dans une ville grise, peu conviviale et surtaxée. Mais le rôle du politique n'est-il précisément pas de convaincre cette population de rester en ville et de prendre les mesures idoines, plutôt que de contribuer, par des décisions inadéquates, à compromettre l'intérêt général à moyen et long terme en créant les conditions d'un exode supplémentaire, par ailleurs financièrement douloureux pour tous les contribuables ?

En effet, les coûts directs (infrastructures, équipements, desserte de transport en commun,...) et indirects (sociaux, environnementaux, culturels,...) de la désurbanisation ont bien été mis en évidence dans de nombreuses études, notamment réalisées dans le cadre de la CPDT (Conférence Permanente de Développement Territorial). Or, c'est la collectivité (et in fine le contribuable) qui endosse ces coûts. Par ailleurs, les coûts engendrés par cette dispersion dans l'espace risquent aussi d'être ressentis sur le plan individuel. Si le prix de l'énergie venait à augmenter, les suburbains ne risquent-ils pas en effet de déchanter ?

Ici encore, il nous faut souligner la contradiction entre le discours politique et les réalisations prévues. Le projet de liaison CHB s'oppose aux objectifs fixés par le politique au niveau global, que ce soit dans le SDEC pour l'Union européenne^{xxii} ou dans le SDER pour la Région wallonne^{xxiii}. L'un et l'autre document prônent le recentrage sur les noyaux urbanisés. Il va aussi à l'encontre du but poursuivi au niveau local par les autorités communales de Liège qui affirment depuis plusieurs années mettre tout en œuvre pour retrouver les 200000 habitants qui confirmeraient la ville dans son statut de « métropole » wallonne^{xxiv}.

III.2.3 Diminuer le trafic sur la N3 : un leurre ?

Les techniciens du MET annoncent une forte diminution du trafic sur la N3 au cas où la liaison CHB serait réalisée. En soutien de leurs prévisions, ils citent notamment l'exemple des quais de la Dérivation où une diminution de quelque 25 à 30% de la circulation a été observée immédiatement après l'ouverture du tunnel sous Coirte.

Aujourd'hui, la fréquentation automobile des quais est très logiquement répartie à la hausse puisque que le parc automobile ne cesse d'augmenter et que les transports en commun s'avèrent jusqu'à ce jour incapables de dissuader les automobilistes d'utiliser leur véhicule et de fréquenter d'autant plus les quais de la Dérivation que ceux-ci ont été massivement désertés par les poids lourds de transit. Et cela, selon le phénomène décrit plus haut et bien connu de l'aspiration^{xxv}.

Il est difficile d'apprécier l'impact réel de la liaison CHB sur l'axe radial de pénétration dans Liège qu'est la N3. Et ce, même pour des modèles informatiques élaborés !

D'une part, on peut supposer (eu égard à la faible distance qui sépare la N3 de l'autoroute Bruxelles-Aachen : les deux axes routiers se croisent à Soumagne !) que les habitants du Pays de Herve occidentale qui se rendent quotidiennement à Liège utilisent déjà l'adite autoroute jusqu'à l'échangeur de Cheratte (E40/A25) ou même jusqu'à celui de Loncin (E40/E42) avant d'obliquer sur Liège s'ils travaillent au nord ou à l'ouest de la ville. Ceux qui se rendent au centre de Liège ou dans sa partie orientale en empruntant la N3 continueront à le faire. Seuls ceux qui se rendent

aujourd'hui au sud se laisseront tenter par la liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux/Beaufays et prendront la direction du tunnel sous Cointe. Probablement soulageront-ils le rond-point de la Clef à Fléron, la route du Bay-Bonnet (N673) et par voie de conséquence la route de la vallée de la Vesdre qui traverse Chaudfontaine (N61).

Par contre, il est certain que nombre d'habitants de Beyne et de Grivegnée remonteront la N3 en direction de la nouvelle liaison autoroutière s'ils désirent prendre la route de l'Allemagne ou des Ardennes, tandis qu'une partie des Liégeois qui auront mis à profit la construction de la liaison Cerexhe-Heuseux/Beaufays pour s'établir hors de Liège profiteront de la N3 pour revenir quotidiennement sur leur lieu de travail au centre-ville. En outre, la bretelle d'accès à la liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux/Beaufays prévue sur la route (dite du Bouny) qui relie Romsée à la N61 (route de la vallée de la Vesdre) par Bouny et le lieu-dit de La Rochette^{xxvi}, accentuera les nuisances de circulation d'ores et déjà subies par les habitants de Romsée, puisque cette bretelle d'accès drainera nécessairement une circulation supplémentaire en provenance du plateau romséo/beynois ou s'y rendant. Assurément, les habitants de la route dite du Bouny et des rues adjacentes subiront des désagréments supplémentaires en termes de bruit et de circulation^{xxvii}.

on peut dire qu'au mieux celle-ci ne résoudra rien à Fléron : elle produira surtout une redistribution de la circulation et des nuisances dans les rues et les quartiers de la commune de Fléron^{xxviii}.

L'argument qui séduit tant les Fléronnais et les habitants du plateau, à savoir le désengorgement de la N3 dans sa traversée de Fléron, perd ainsi toute crédibilité.

III.2.4 Désengorger la N61 : un autre leurre ?

L'autre axe de pénétration directement concerné par ladite liaison est celui de la vallée de la Vesdre (N61)^{xxx}. Il traverse Chaudfontaine et rejoint le quai des Ardennes à Chênée, en même temps que le tunnel sous Cointe.

Les responsables calidfontains en attendent un soulagement de la circulation de transit sur la N61 qui traverse Chaudfontaine-sources. On a vu qu'il était possible que la liaison Cerexhe-Heuseux/Beaufays détourne une partie du trafic utilisant la route du Bay-Bonnet pour gagner l'E25 à Beaufays ou à Chênée. Pour le reste, les camions de *Chaudfontaine-monopole* continueront à emprunter cet axe aussi longtemps que l'entreprise n'aura pas recours au rail pour transporter sa production d'usage autre que local^{xxx}. Quant aux camions des usines *Magoiteaux* (sises à Vaux-sous-Chèvremont), qu'est-ce qui les empêchera d'utiliser la N61 et de traverser Chaudfontaine-sources pour aller chercher l'autoroute à La Rochette lorsqu'ils prendront la direction de l'Allemagne plutôt que de continuer, comme aujourd'hui, à remonter vers la N3 par Romsée et le centre de Fléron (N621) ou par la route du Bay-Bonnet (N673), voire à aller chercher l'autoroute à Chênée pour contourner Liège par l'ouest ?

L'éventuel délestage routier du centre thermal de Chaudfontaine n'est pas une question de nouvelle liaison autoroutière. Il est surtout fonction du ferroutage de Chaudfontaine-monopole, de la réalisation d'aménagements de voirie bien réfléchis

sur la N61 dans sa traversée de Chaudfontaine-sources, qui manque aujourd'hui (et depuis longtemps) singulièrement d'attraits^{xxxi} ! Tout cela devra s'accompagner de la pose d'une signalisation adéquate.

Quant à la renaissance thermale de la cité calidfontaine, elle dépend essentiellement d'une offre de qualité. Si les services « thermalistes » proposés sont de qualité, les curistes reviendront. Pour cela, ils ont d'autant moins besoin de la liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux/Beaufays qu'il existe à deux pas du centre thermal une superbe gare qui ne demande qu'à être réaffectée comme lieu de arrivée pour les curistes. Ce n'est certes pas en permettant de gagner 10 minutes de trajet routier que la cité thermale pourra retrouver un intérêt pour les curistes ! Plus étonnant encore. Ceux-là mêmes qui relaient le thermalisme à Chaudfontaine n'ont apparemment rien de plus pressé que de « se tirer une balle dans le pied » quand ils semblent accepter que soit saccagé le dernier poumon vert oriental de Liège. Celui-ci se trouve en effet être également l'hinterland verdoyant de la commune et un lieu de promenades et de détente pour les curistes et les touristes en séjour ou de passage à Chaudfontaine. Il recèle quelques bijoux d'archéologie industrielle qui ne demanderaient qu'à être mis intelligemment en valeur, au même titre qu'une biodiversité aujourd'hui encore digne d'intérêt^{xxxi}.

Et on ne dira rien ici des atteintes indéniables au cadre de vie des habitants des zones traversées dans les quatre communes par la liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux/Beaufays^{xxxii}.

III.3. Le « désencclavement » des communes touchées par CHB !

Pour rappel, le terme de « désencclavement » est utilisé quand il s'agit de fournir des infrastructures de transport et de communication à des régions dont l'isolement est un facteur de sous-développement. Il est tout à fait pertinent pour certaines régions du sud de l'Europe (Portugal, Espagne, Grèce...), voire pour quelques régions encore isolées de France. L'utiliser pour la région liégeoise, dont le réseau autoroutier de 250 km est unanimement reconnu comme « remarquable » relève de l'absurde.

En effet :

- L'entité de Soumagne est d'ores et déjà déchirée par l'autoroute E40 (Bruxelles-Aachen), la nationale 3 et la ligne TGV. Le complexe touristique provincial de Wégimont, est actuellement situé à 4 km de la E40 (sortie dite « de Herve »). La desserte prévue de la liaison Cerexhe-Heuseux/Beaufays sur la N 621 (rue Bureau à Fléron/voie de Liège à Soumagne) est située à 2,8 km dudit complexe provincial.
- Le territoire de Chaudfontaine est quant à lui desservi par la N61 (la route de la vallée de la Vesdre), la E25 (Liège-Luxembourg), et une ligne de chemin de fer internationale (Bruxelles-Liège-Köln).
- Le site d'activités économiques situé sur la commune de Trooz (que l'étude de *Transitec* ne mentionne même pas dans les quelques lignes qu'elle consacre à la liaison Cerexhe-Heuseux/Beaufays) jouxte ladite ligne de chemin de fer internationale et la N61 également déjà citée.
- L'argument du « désencclavement » de Fléron est tout aussi surprenant. A peine 4,9 km séparent le pont de l'autoroute E40 à Soumagne (sortie dite « de

Herve », au croisement de la E40 et de la nationale 3) du rond-point de la Clef à Fléron (croisement des N3, 621 et 673). La distance (5,6 km) entre la sortie « Chénée » de l'autoroute des Ardennes (E25) et la place Hector-Denis à Romsée (premier « vrai » carrefour fléronnais sur la N621 qui relie la N61 - la vallée de la Vesdre - et la nationale 3) est à peine supérieure.

Le reste des arguments avancés pour séduire la population est à l'avenant ! De qui se moque-t-on ? Il faut avoir une conception singulièrement archaïque et élitiste de l'aménagement spatial du territoire pour oser parler de « désenclavement de Fléron ».

Combien de régions de Wallonie et d'Europe faudra-t-il « désenclaver » si l'on estime qu'un secteur comme celui de Soumagne-Fléron-Chaufontaine-Trooz doit l'être ? Dans cette logique, combien de milliers de km d'autoroutes devront encore être construits dans l'Europe des Quinze, et à quel prix pour les contribuables belges et européens ?

III.4. Une chance ou un désastre pour les commerçants de la N3 ?

A l'argument selon lequel la liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux/Beaufays serait un moyen de « valoriser les commerces de la N3 » puisqu'elle permettrait d'accroître la zone de chalandise desdits commerces, on peut rétorquer qu'il s'agit surtout d'une vision idéologiquement orientée du « développement économique ».

En effet, ladite liaison soumettra surtout ces commerces à une concurrence accrue puisqu'elle permettra tout autant aux Fléronnais d'aller faire leurs emplettes ailleurs (hypersurfaces commerciales de Rocourt, futur magasin d'usine à Verviers, etc.) qu'aux habitants du plateau de Herve de venir à Fléron. En clair, les commerces de la N3 seront soumis à une concurrence accrue dans une zone de chalandise agrandie. Est-ce vraiment cela que veulent les autorités fléronnaises et les commerçants « de la N3 » ?

On peut d'autant plus se poser la question qu'on se demande vraiment quel argument concurrentiellement décisif les Fléronnais pourront mettre en avant pour convaincre les consommateurs de leur zone de chalandise de venir à Fléron plutôt que d'aller voir ailleurs.

IV. FAVORISER LE TRAFIC INTERNATIONAL : LE MYTHE DE LA « TRANSPORT VALLEY » LIEGEOISE

La gestion du trafic de transit et principalement du trafic nord-sud est généralement la seconde « justification » de la liaison. Nous nous permettons donc de tenir pour acquis que la liaison sous Cointe n'est, à terme, plus destinée à remplir ce rôle pour lequel elle a été financée par l'Europe.

Deux points nous semblent devoir être pris en considération pour mettre en question la pertinence de la liaison : l'existence à deux pas de Liège d'un autre axe nord-sud et la contradiction de ce projet avec les objectifs que se fixe l'Europe en matière de mobilité, qui le rend hasardeux d'un strict point de vue économique.

IV.1 Une liaison autoroutière nord-sud sous-utilisée à quinze km de Liège

Selon un homme politique liégeois bien connu, la liaison CHB serait nécessaire pour « valoriser les investissements réalisés pour l'autoroute Verviers - Francorchamps - Prüm, sous-utilisée aujourd'hui ^{xxxiv} ». Il est inutile d'insister ici sur l'aveu d'incompétence que recèle ce pseudo-argument économique ^{xxxv}. Par contre, nous ne manquerons pas de relever l'intérêt certain de cet axe belgo-allemand pour le délestage du trafic routier en région liégeoise.

Il faut ici souligner que la liaison autoroutière entre Liège et Luxembourg via Verviers et Saint-Vith (A27), Prüm, Bitburg et Trèves (AA60), ainsi qu'en direction de la Suisse et de l'Italie du nord est désormais en bonne voie d'achèvement. Les tronçons autoroutiers manquants sur le territoire allemand (entre Bitburg et Wittlich) seront ouverts à la circulation dans quelques mois. Il ne manquera plus que de parachever celui existant entre Prüm et la frontière belge (Steinebrück) quand l'utilité s'en fera ressentir, ce qui est très loin d'être le cas aujourd'hui.

Dès lors, il ne sera plus nécessaire pour le charroi qui transite entre les ports du nord-ouest de l'Europe (Anvers et Rotterdam) et la Suisse ou l'Italie du nord d'emprunter le tunnel sous Cointe. Moyennant quelques kilomètres supplémentaires (une quinzaine tout au plus), les poids lourds et les touristes en transit nord-sud pourront utiliser un axe autoroutier alternatif, « sous-utilisé aujourd'hui » (ce que confirment effectivement les comptages du MET). Chaque Liégeois devrait donc s'en réjouir et prendre acte d'un argument supplémentaire en faveur de l'inutilité de la liaison CHB. Cela ne semble pourtant pas le cas !

IV.2. Risques économiques et contradiction totale avec les objectifs fixés au niveau européen

IV.2.1 Le phantasme de la « Transport Valley »

L'objectif obsédant des « forces vives » est d'attirer le trafic international de transport de marchandises afin de transformer la région liégeoise en une « *Transport valley* ».

Sous l'appellation « Liège 4 Logistics », de multiples acteurs publics et privés directement concernés par le transport en région liégeoise (transporteurs, université, forem, etc.) misent sur le développement des « 4 as » du transport : eau, rail, route, air^{xxxvi}. En d'autres mots, ils veulent faire de la région un centre européen et mondial de transbordement de marchandises concentrant en un même point de la carte les modes aérien, ferré, fluvial et routier.

Leur intime conviction est que l'afflux de marchandises en région liégeoise va y ramener la prospérité économique et l'emploi. Rien n'est moins sûr...

Certes, la Région liégeoise dispose d'atouts intéressants en matière d'infrastructures de transport (réseau autoroutier dense, aéroport régional, ports autonomes, plateformes multimodales...) et est actuellement bien située au centre de l'Europe. Mais les spécialistes des transports soulignent que ces conditions ne sont pas nécessairement suffisantes pour attirer, pour une durée suffisamment longue, un secteur « mouvant par nature ». Si personne ne peut aujourd'hui estimer quels vont être les impacts sur le secteur des transports de l'ouverture de l'UE aux pays de l'Est, beaucoup pensent que le « centre de gravité » de l'Europe pourrait se déplacer vers l'est. Par exemple, la fermeture de l'usine Renault à Vilvorde peut en être considérée comme un signe avant-coureur.

Mais encore : une étude émanant de la Division de la Programmation et de la coordination des Transports et de la Direction des Etudes et de la Programmation (deux organes du MET) attire l'attention sur le fait que les terminaux de transport combiné liégeois « risquent de voir chuter fortement leurs flux au profit des terminaux situés dans le Limbourg hollandais ». La raison en est « leur éloignement des freeways [corridors de fret] Anvers-Lyon-Turin et Rhin d'Acier [liaison ferrée Anvers – Rhur par le Limbourg hollandais] ». Ce que souligne donc clairement cette étude, c'est que le rail est un maillon faible du projet de transport liégeois, et que cela pourrait en compromettre la pertinence globale, à savoir : la multimodalité. De ce point de vue, la rentabilité du projet liégeois est donc compromise, et la liaison CHB deviendrait inutile (les projections réalisées à l'horizon 2010 montrent d'ailleurs la très faible utilisation de ladite liaison^{xxxvii}).

Ces « avertissements » ne perturbent pas outre mesure le « pôle transport » qui martèle à coups de dossiers de presse et autres encarts publicitaires tapageurs que la multimodalité est reine au pays de Liège.

Sur le terrain, ce sont surtout les secteurs aériens et routiers, largement complémentaires et disposant de bonnes infrastructures, qui se développent. Ce développement est conforme aux exigences économiques du moment, mais **l'émolgoie en même temps de leur caractère intenable dans la durée**.

En effet, l'internationalisation de l'économie s'accompagne d'une croissance importante des échanges de produits de plus en plus variés caractérisés par une valeur ajoutée élevée. Les exigences, en terme de niveau de service (*just in time*) de cette évolution n'ont pu s'accommoder que des modes dit « flexibles » : la route et l'air. Cette logique ne se soucie pas de rationaliser les distances parcourues, mais est intraitable sur la question du temps de livraison^{xxxviii}. Ces modes de transport, largement privilégiés d'un point de vue fiscal^{xxxix}, « sont bon marché »^{xl} dans la mesure où ils sont dans une situation de concurrence **façonnée** par

rapport au rail et à la voie d'eau. Il est dès lors normal qu'ils soient généralement préférés au rail et à la voie d'eau par les acteurs économiques et financiers^{xli}.

Ceux-ci, en outre, ne disposent pas encore d'infrastructures suffisamment performantes : les capacités de l'écluse de Lannaye doivent être fortement augmentées (c'est une priorité européenne) ; quant au « TGV fret », il brille dans les discours liégeois, mais est « aux abonnés absents » quand il s'agit d'en trouver trace dans un projet sérieux dans la région ... Ces modes de transport de marchandises vont donc prendre inévitablement un retard en région liégeoise qu'il sera difficile de combler.

Conscience des déséquilibres induits par la double suprématie des deux modes de transport fiscalement avantageux que sont la route et l'aérien, l'Union européenne se prépare à mettre en place des stratégies régulatrices susceptibles de remettre fondamentalement en cause de tels choix et d'orienter le développement économique dans la voie du développement durable (voir plus loin).

IV.2.2 « Infrastructures de transport = développement économique » : la fin d'une pseudo loi d'airain

Il y a aujourd'hui un consensus au sein des experts européens sur le fait qu'il n'y a pas de lien automatique entre, d'une part, l'accroissement des infrastructures disponibles et, d'autre part, le développement économique et l'amélioration de l'emploi :

« Les hommes politiques ont [...] tendance à justifier les investissements dans le transport par le développement économique induit. Pourtant, il semble clair que la croissance régionale ne peut être simplement le fait d'investissements en transport. La relation de causalité est faible : les courbes qui mettent en évidence le lien entre les investissements en transport et la croissance économique s'aplatissent très vite et plafonnent à partir d'un certain seuil d'investissement^{xlii} ».

De plus, ces experts expliquent très bien que les bénéficiaires de l'amélioration économique peuvent être localisés dans des régions plus prospères que celle où l'on fait les investissements en transport. Ce qui signifie que les « locaux » que l'on prétend de la sorte aider (en faisant par exemple miroiter des possibilités d'emplois) peuvent parfois juste subir les nuisances faites par les bénéficiaires de l'amélioration économique qui, eux, habitent ailleurs. Ils ont bénéficié des avantages sans en subir les inconvénients.

Est-on par exemple bien sûr que le développement des infrastructures de transport aérien en Région wallonne lui sont bénéfiques ? Quand on connaît les sommes déboursées actuellement (investissements en infrastructures, expropriations, avantages en tous genres aux sociétés qui s'installent, frais de justice et d'amendes imputables au combat juridique mené par les riverains...), on peut en douter. Par contre, la poste hollandaise (TNT) et les Irlandais de Ryanair pavoisent.

Qui va réellement profiter de l'augmentation du volume de transport routier que la liaison CHB devrait permettre dans l'esprit de ses promoteurs ? La question mérite d'être posée.

IV 2.3 La mobilité en Europe : l'heure des choix !

Les 15 et 16 juin 2001, le Conseil européen réuni à Göteborg s'est déclaré favorable à « une politique de transports écologiquement viables ». Les objectifs de cette politique ont des conséquences immédiates sur le destin de la liaison CHB. Selon les propres dires des chefs d'Etat et de gouvernement européens réunis à Göteborg, la nouvelle politique européenne de transports devra :

« ... s'attaquer à l'augmentation de la circulation, à la saturation croissante du réseau et à la hausse des niveaux de bruit et de pollution et encourager l'utilisation de modes de transport respectueux de l'environnement ainsi que l'internalisation complète des coûts sociaux et environnementaux ».

Pour les chefs d'Etat et de gouvernement des Quinze,

« il est nécessaire de prendre des mesures pour que la croissance du PNB soit nettement dissociée du développement des transports, en particulier en réorientant le transport routier vers le train, le bateau et le transport public de passagers ». A cette fin, le Conseil européen :

➤ invite le Parlement européen et le Conseil à adopter, d'ici 2003, des orientations révisées relatives aux réseaux transeuropéens de transport sur la base d'une proposition à venir de la Commission, en vue de donner la priorité, selon les cas, aux investissements d'infrastructure destinés aux transports publics et aux chemins de fer, aux voies navigables intérieures, aux transports maritimes à courte distance, aux opérations intermodales et à une interconnexion efficace.

➤ note que la Commission proposera un cadre destiné à assurer que, d'ici 2004, le prix de l'utilisation de différents modes de transport reflétera mieux leurs coûts pour la société ».

Dans la foulée, la Commission européenne a adopté le 12 septembre dernier son livre blanc sur *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*^{xlii}. Ce document contient une soixantaine de mesures destinées à favoriser les moyens de transport les moins polluants (rail et voie d'eau) et les interconnexions entre les différents moyens de transport. Il y a donc fort à parier que les décideurs européens s'attacheront dans les prochaines années à rectifier les déséquilibres constatés en faveur de la route et de l'aérien et accorderont la priorité au rail, à la navigation fluviale et à l'intermodalité. Selon les observateurs, « la Commission espère ainsi rompre le lien entre croissance économique et expansion des transports ».

La Commission s'appuie, pour définir et évaluer sa politique, sur les rapports annuels TERM^{xliii} de l'Agence Européenne de l'Environnement qui stigmatisent la pression croissante exercée sur l'environnement européen par la route et l'air. La même agence souligne également – ce que les associations environnementales dénoncent depuis longtemps^{xliv} – que le secteur des transports est le principal responsable de l'échec de la réalisation des objectifs de réduction des gaz à effet de serre prévus par le protocole de Kyoto ».

Il n'est donc pas étonnant qu'en dépit des cris de victoire prématurément lancés par Michel Daerden annonçant le futur financement de la liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux/Beaufays dans le cadre du Réseau transeuropéen du transport (TEN)^{xlvi}, celle-ci n'apparaisse pas dans la liste des projets éligibles

Les ministres européens des transports ont certes décidé de renvoyer pour examen la proposition de la Commission devant le Coreper^{xlvii} et chacun sait qu'en politique, tout est toujours possible. Compte tenu des nouvelles orientations de l'Union en matière de politique de transport, on ne pourrait cependant que s'interroger si d'aventure la liaison Cerexhe-Heuseux/Beaufays devait in fine bénéficier d'un soutien financier européen, sous quelque forme que ce soit.

On peut donc dire que les « forces vives » liégeoises se mettraient en retard d'une guerre si elles ne tiraient pas rapidement les conclusions de la nouvelle donne qui est en train de se mettre en place au niveau européen. En effet, des objectifs tels que le développement de l'aéroport de Bierset et la réalisation de la liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux/Beaufays tendent désormais à s'inscrire en faux contre les nouveaux objectifs de l'Union. Ainsi en est-il également de l'espoir d'un (re)décollage économique régional à partir d'un accroissement du trafic de transport des marchandises que l'Union européenne va précisément s'employer à réduire dans les prochaines années afin de faire face à ses engagements mondiaux et de s'engager ainsi concrètement, au-delà des mots, dans un développement véritablement durable.

V. EN GUISE DE CONCLUSION PROVISOIRE, QUELQUES DEMANDES CONCRETES

Cette brève étude a démontré pour l'essentiel l'inutilité de la liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux/Beaufays et même sa dangerosité, dans la mesure où :

- (1) sa réalisation paraît s'inscrire en contradiction avec les nouvelles orientations de l'Union européenne en matière de transports
- (2) es conséquences de sa mise en service semblent devoir contrecarrer les objectifs liégeois, tel que décrits, par exemple, dans le plan étudié par *Transifec*.

Nous demandons au gouvernement wallon (et tout particulièrement aux ministres liégeois en charge des dossiers), ainsi qu'aux autorités de la ville de Liège et de l'agglomération liégeoise :

1. L'abandon du projet de la liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux/Beaufays et la suppression de la zone de réservation inscrite au plan de secteur, avec juste indemnisation des propriétaires des biens qui ont été gelés durant plus de trente ans par ladite zone de réservation.

2. Nous demandons la hiérarchisation des priorités dans les mesures proposées par le *Plan de stationnement* (PDS). A savoir :

- (1) les mesures relatives au stationnement (et à son contrôle) et aux déplacements piétons et cyclistes, ainsi que l'amélioration générale de l'aménagement du centre-ville et du fond de vallée urbain mosan en espace convivial.
- (2) les mesures relatives au développement le plus rapide possible d'une véritable politique de transport en commun (et de parking), y compris ce qui s'apparente au *Réseau électrique liégeois* (REL) tel que la bimodalité train-tram par exemple ; l'énergie dépensée pour trouver les milliards pour financer CHB devrait être « switchée » vers ce poste.
- (3) Dès l'ouverture prochaine des tronçons allemands manquants de la E42 Verviers - Prüm, une vaste campagne d'information et de signalisation à destination essentiellement des transporteurs routiers, mais aussi des vacanciers en transit afin qu'ils empruntent cet axe autoroutier européen nord-sud plutôt que d'emprunter le tunnel sous Coïnte ;
- (4) Evaluation « en continu » (avec débats public contradictoires et publications de rapports annuels) des effets des mesures mises en place par un organisme indépendant où seront représentées les communes de l'agglomération liégeoise et les commissions consultatives d'aménagement du territoire existantes (CCAT), ainsi que les acteurs de la société civile organisée (en ce compris les associations de protection de l'environnement et du cadre de vie, sans oublier celles représentant les usagers et les riverains).

Toutes ces mesures devraient inévitablement s'accompagner d'une véritable participation des citoyens concernés, telle que décrite dans la brochure éditée par la Région et relative précisément à la participation citoyenne dans le cadre des Plans communaux de mobilité (PCM).

De manière plus générale, nous demandons :

1. Le réexamen de l'utilisation des moyens budgétaires affectés au réseau (auto)routier en fonction des principes contenus dans le SDER, le *Contrat d'Avenir pour la Wallonie* et le Livre Blanc de la Commission européenne et en anticipant les futures Directives européennes en matière tarifification des infrastructures de transport.
2. L'affectation des moyens financiers disponibles à l'amélioration des voiries existantes afin d'y favoriser le recours massif aux modes de déplacement doux et aux transports en commun.
3. Une politique ambitieuse de redéploiement du rail en respectant les principes d'utilisation patrimonieuse du sol et les principes de structuration du territoire.
4. Une politique ambitieuse aussi, en matière de transport de marchandise axée prioritairement sur une véritable multimodalité : c'est-à-dire sur un transfert modal vers les modes plus propres et moins énergivores, qui s'accompagne donc d'une diminution du recours à la route et à l'aérien.
5. Le développement d'une politique d'aménagement du territoire centrée sur le principe de recentrage sur les noyaux urbains.
6. L'ouverture de l'Observatoire wallon de la mobilité aux associations d'utilisateurs et plus généralement aux représentants de la société civile organisée, ainsi qu'aux associations de protection de l'environnement et du cadre de vie.
7. La révision dans la transparence (au travers notamment d'un véritable débat démocratique et contradictoire impliquant la population) de la politique de redéploiement économique en région liégeoise dans la perspective d'un développement durable et créateur d'emplois de qualité. Et ce, en fonction des nouvelles orientations de l'Union européenne.

Sophie DAWANCE
Chargée de mission
Inter-Environnement
Wallonie

Alain GEERTS
Chargé de mission
Inter-Environnement
Wallonie

Léon SAUR
Administrateur du
Groupement
Cerexhe-Heuseux/Beaufays

ⁱ Ainsi peut-on lire dans le SDER qu'entre 1970 et 1990, « la longueur du réseau autoroutier belge a été multipliée par quatre » et la longueur du réseau principal a augmenté de 4000 km jusqu'à atteindre quelque 16000 km de voiries principales pour 100000 km de routes communales. Ainsi donc, « l'accroissement du trafic routier engendre des effets négatifs. Les politiques de transport ont tenté de répondre aux besoins accrus de mobilité par diverses méthodes : la suppression des goulots d'étranglement du trafic, l'accroissement de la capacité du réseau principal, la création de nouveaux parkings ou la mise en œuvre de techniques sophistiquées de gestion du trafic. Ce faisant, la demande était encouragée à s'accroître et l'offre à nouveau tenue d'y répondre (souligné par nous – les auteurs) (*Schéma de Développement de l'Espace Régional*, adopté par le Gouvernement wallon le 27 mai 1999, Ed. Secrétariat du SDER (adresse électronique : sder@mrw.wallonie.be), sans lieu ni date, p. 74) ».

ⁱⁱ *Contrat d'avenir pour la Wallonie*, Ed. Cabinet du Ministre président de la Région wallonne (site électronique : <http://www.avenir.wallonie.be>), Namur, sans date.

ⁱⁱⁱ Voir l'hebdomadaire électronique n°39 de la Cellule MoTEUR ! (Mobilité, transport, Energie : Utilisations Rationnelles !) d'IEW, Info : energie.iew@swing.be.

^{iv} L'association de fait devient asbl en 1996. Certains des fondateurs de l'association de fait exercent encore aujourd'hui des fonctions de responsabilité au sein de l'asbl. D'autres en sont encore membres sympathisants.

^v L'argument dit « du déstagement des quais de la Dérivation » fut toujours ardemment contesté par les représentants du Groupement anti-CHB. Ceux-ci requièrent indirectement le soutien des habitants des quais de la Dérivation lorsqu'une étude commandée par une association représentative de ces derniers établit que seulement 5% du trafic qui empruntait alors les quais utiliseraient la liaison Cerexhe-Heuseux/Beaufays.

^{vi} Notons qu'à la fin des années '80, le *Groupement de relance économique de l'Ourthe-Amblyève* disait souhaiter un accès autoroutier direct à Bruxelles. C'est la raison pour laquelle il se disait en faveur de la liaison Cerexhe-Heuseux/Beaufays. Cette demande est désormais rencontrée grâce au tunnel sous Cointe.

^{vii} On peut considérer que la circulation de transit qui utilisait naguère les quais de la Dérivation emprunte aujourd'hui le tunnel sous Cointe. Celle qui passe sur les quais de la dérivation est locale, urbaine et de vallée. Aux habitants des quais de la Dérivation qui souhaitaient un aménagement des voiries des quais de la Dérivation en dessertes de quartier, le ministre wallon Michel Daerden a répondu que ces voiries « sont et resteront des voiries qui doivent accueillir de grands débits de circulation (in *La Meuse*, samedi 31 mars 2001) ». Soit dit en passant, cela démontre tout l'intérêt de réaliser rapidement le *Réseau électrique liégeois* (REL) entre Seraing et Herstal. Comme d'ailleurs celui entre Ans et Bressoux.

^{viii} Tout récemment en visite dans l'ancienne entité communale de Rocourt où il a rencontré le comité de quartier local, l'échevin liégeois William Ancion a expliqué à ses interlocuteurs (qui se plaignaient amèrement de la densité du trafic sur la chaussée de Tongres et sur le tronçon autoroutier entre Rocourt et Alleur) que la solution était en marche : la réalisation de la liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux/Beaufays va, d'après lui, considérablement réduire le trafic de transit dans la région de Rocourt (in *La Meuse* du vendredi 16 novembre 2001). Nous ne polémiquerons pas sur le fait que cette liaison ne pourrait au mieux qu'intercepter le trafic venant de l'est et descendant vers les Ardennes (qui passe aujourd'hui par l'échangeur de Loncin) et tout aussi bien accroître entre Alleur et Rocourt le trafic venant de Bruxelles en direction des Ardennes (qui emprunte aujourd'hui le tunnel sous Cointe et pourrait dès lors, en cas de « saturation » dudit tunnel, être tenté de contourner Liège par le nord et la liaison Cerexhe-Heuseux/Beaufays). Tout se passe en effet comme si, depuis presque vingt ans maintenant, la seule évocation de la future liaison Cerexhe-Heuseux/Beaufays servait dans la tête des décideurs liégeois à exorciser tous les problèmes de circulation dans et autour de Liège. Espérons tout de même que William Ancion a saisi l'occasion qui lui était donnée pour également expliquer à ses auditeurs rocourtois, que les ministres wallons sont à ce point persuadés que ladite liaison Cerexhe-Heuseux/Beaufays va réduire le trafic sur le tronçon autoroutier compris entre Alleur et Rocourt, qu'ils prévoient d'ajouter entre Loncin et le pont de Cheratte une bande de circulation dans chaque sens. Sur ce point, voir notamment l'avant-projet de modification partielle du plan de secteur de Liège adopté par le Gouvernement wallon en date du 30 novembre 2000. La liaison Cerexhe-Heuseux/Beaufays y est nommément citée comme faisant partie du projet global. Le Gouvernement wallon a finalement adopté le projet de modification partielle du plan de secteur de Liège relatif à l'aéroport de Bieret en date du 20 septembre 2001 (Moniteur belge du 9 octobre 2001). Voir aussi le rapport au gouvernement wallon présenté par le ministre Michel Forêt en cette occasion. Ce rapport a été publié au Moniteur belge, dans son édition du 19 octobre 2001. Il est également disponible (dans une version datée du 7 novembre 2001 ?) sur le site de la Direction générale de l'aménagement du territoire, du logement et du patrimoine de la Région wallonne (<http://www.wallonie.be/deatp/Pages/DAU/Dvnl/BieretRapportMinisterieGouvernement.pdf>).

^{ix} Le rapport de synthèse date de novembre 1999. Il a été publié sous le titre : *Mobilité : Liège prend le taureau par les cornes*, *Les Cahiers du MET*, coll. *Intermodalité*, n° 5, Namur, mai 2001.

^x Le même reproche peut être adressé à l'étude dite *Strates*, réalisée en 1993. Dans ce cas non plus, aucun débat démocratique n'avait précédé ni suivi l'étude. Dans le même ordre d'idée, aucun représentant des communes de la Région wallonne n'avait en ce cas été invité à participer aux travaux.

^{xi} TRANSTITEC INGENIEURS CONSEILS SA, *Plan de déplacement – stationnement de la ville de Liège. Rapport de synthèse*, coéd. Ministère wallon de l'équipement et des transports, ville de Liège, Société des chemins de fer belges et Société régionale wallonne du transport, novembre 1999, pp. 11 bis (carte 1.1.3.) et 33 bis (carte 3.0.4.).

^{xii} « Sart-Tilman : ce quartier continuerait à jouer le rôle de "tour d'ivoire" universitaire et poumon vert pour les Liégeois, son accessibilité VP restant excellente. Une densification modérée des activités de parc scientifique et de l'habitat dans la ligne actuelle semble répondre le mieux aux orientations du concept déplacement du PDS. Il conviendrait d'y effectuer les réservations de terrains nécessaires au bouclage ultérieur de la N63 et de l'E25 entre Boncelles et Tilff (TRANSTITEC INGENIEURS CONSEILS SA, *op. cit.*, p. 35) ».

^{xiii} L'objectif des « forces vives » n'est donc pas de réaliser un « petit » périphérique autour de Liège, dont le tunnel sous Cointe serait l'un des éléments constitutifs. Pour les « témoins » liégeois, ledit tunnel est clairement appelé à n'être plus dans l'avenir qu'une « desserte locale à destination des Guillemins et du centre-ville ».

^{xiv} Même par les membres du gouvernement wallon, (cf. supra, *Schéma de Développement de l'Espace Régional*, *op. cit.*, p. 74) ».

^{xv} La saturation du réseau routier est estimée sur base du critère de la 30^{ème} heure de pointe. Cette méthode consiste à comparer le flux de la 30^{ème} heure de pointe à la capacité théorique du tronçon de voirie considérée. On admet donc en pratique que des problèmes de congestion apparaissent pendant 30 heures par an. Cette méthode, simple dans sa conception présente l'avantage particulier suivant : le flux de la 30^{ème} heure représente une part quasi constante, quel que soit le lieu ou l'époque, du flux journalier moyen. En Région wallonne, cette part était de 13.6% en 1990, sur un ensemble de points de comptage sur autoroutes et routes régionales (source : Inter-Environnement Wallonie).

^{xvi} TRANSTITEC INGENIEURS CONSEILS SA, *op. cit.*, p. 4.

^{xvii} *Transport et mobilité : Liège prend le taureau par les cornes* !, mai 2000. L'éditeur responsable de ce tout-boîte était Francis Hambye, alors secrétaire général du MET. Aujourd'hui retraité, il est désormais le vice-président du pôle transport, qui regroupe les principaux acteurs privés et publics actifs dans le domaine en région liégeoise.

^{xviii} Depuis 1978, la ville de Liège perd quelque 2000 habitants par an (Sophie LEBRUN, *Ville cherche nouveaux habitants*, in *La Libre Belgique-Gazette de Liège*, lundi 22 octobre 2001).

^{xix} COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES, *Proposition de Décision du Parlement européen et du Conseil modifiant la décision n°1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau trans-européen de transport*, doc. COM(2001) 544 final, 2 octobre 2001, pp.7-8. C'est ce document qui a été soumis au Conseil des ministres des transports qui s'est tenu à Luxembourg les 15 et 16 octobre 2001. Il est disponible sur le site de l'Union européenne : <http://europa.eu.int/eur-lex/fr/com/pdf/2001/0544fr02.html>.

^{xx} TRANSTITEC INGENIEURS CONSEILS SA, *op. cit.*, p. 35. Le périmètre P2 englobe le centre et tous les secteurs limitrophes pour former ce qu'on peut appeler la zone urbaine dense, qui correspond à peu près au fond de vallée mosan (TRANSTITEC INGENIEURS CONSEILS SA, *op. cit.*, p. 8).

^{xxi} Cfr. Sophie DAWANCE (entretien avec), in *La Libre Belgique-Gazette de Liège*, lundi 22 octobre 2001. « Il est vrai qu'en Région wallonne, l'offre d'infrastructures est strictement liée à la désurbanisation par une relation systémique rarement prise en défaut... » Voir A.MALHERBE, S. DAWANCE et P. FRANKIGNOUL (sd), *Habiter la ville*, Ed. Labor, Bruxelles 2001.

^{xxii} SDEC, *Schéma de Développement de l'Espace Communautaire. Vers un développement spatial équilibré et durable du territoire de l'Union européenne*, approuvé au Conseil informel des Ministres responsables de l'aménagement du territoire à Postdam, mai 1999, Ed. Commission européenne, Luxembourg, 1999, pp. 20-24.

^{xxiii} *Schéma de Développement de l'Espace Régional*, *op. cit.*, pp. 152-153.

^{xxiv} A moins, bien sûr, que la ville de Liège n'ait l'intention d'élargir ses limites administratives pour « rattraper » les Liégeois « évadés » dans les communes de l'hinterland liégeois ! La ville de Liège serait-elle la version contemporaine du pénitencier d'Inzeppocket, célèbre dans toute une génération de bédéphiles ?

^{xxv} Cfr. *La Meuse* du mercredi 6 juin 2001.

^{xxvi} Une bretelle d'accès est prévue sur la route dite du Bouny, en aval du quartier du Sauny et du lieu-dit « La Fontaine d'amour ».

^{xxvii} Et ce, sans même parler du bruit produit par le passage du charroi automobile sur le viaduc qui enjambe la Vesdre et qui sera amplifié par l'effet de vallée, comme l'est aujourd'hui le bruit du train passant à Trooz par le sud pour tous ceux qui habitent le versant septentrional de la vallée de la Vesdre.

^{xxviii} Ainsi, quelles que soient les mesures prises, les habitants de la rue du Fort verront pratiquement disparaître celle-ci (et les plus à plaindre seront ceux dont la maison restera à l) ; ceux de Retinne-gare, des Trois-Chênes et de la rue Bureau verront leurs quartiers traversés et dévalorisés par la liaison ; les Fléronnais, Magnétos et

Romséens (El'Héur) qui vivent en bordure du plateau et dont les habitations s'ouvrent sur la vallée de la Vesdre (Bay-Bonnet, Gargonnade, etc.) verront l'autoroute de leur fenêtre et peuvent s'attendre à d'importantes nuisances sonores dues à l'effet de vallée.

xxx Notons au passage de l'étude *Transitec* ne souffre mot de cette route nationale (N61) dans sa justification de la liaison Cereche-Heuseux/Beaufays. Faut-il en conclure que les auteurs de l'étude n'attendent en réalité aucun impact sérieux de ladite liaison sur cette voirie de vallée ? Il faudrait leur poser la question. Pour les communes de Soumagne et de Chaudfontaine, l'étude *Transitec* se borne en fait à parler de « dénivellement ».

xxx La Région wallonne est actuellement en transaction avec les responsables de l'usine de *Spa monnaie* afin de transférer sur le rail leur production pour éviter le charroi de camion dans la ville de Spa. Cette solution permettrait surtout d'éviter la construction d'un contournement nord de la ville qui serait une catastrophe pour la région. Les installations de Chaudfontaine sont également parfaitement situées pour l'utilisation du rail puisque la ligne de chemin de fer traverse l'entreprise...

xxx De ce point de vue, on ne peut que se réjouir de la toute récente ouverture du château des Thermes (thermalisme, gastronomie, culture, ...) qui témoigne d'un regain d'énergie dans la cité calidfontaine. C'est un premier pas dans une bonne direction, qui n'a nul besoin du secours d'une liaison autoroutière Cereche-Heuseux/Beaufays. Bien au contraire...

xxx Sur ce point précis, voir la note environnementale jointe. Elle a été conjointement rédigée par MM. Paul Van Damme, Président de l'association *Activités Environnement Trooz* (AET) et Roger Fatchamps, membre associé du Groupement Cereche-Heuseux/Beaufays.

xxx Les habitants du village de Cereche-Heuseux (frôlé par les bretelles de liaison entre la E40 et la liaison) ; les habitants de Micheroux proches de la N604 (route de Micheroux à Barchon) verront la liaison passer à quelques centaines de mètres (parfois encore moins) de chez eux ; les habitants d'Ayeneux et de Olne (Riessonsart et Saint-Hadelin) seront touchés par les nuisances visuelles et le bruit porté par l'effet de vallée ; les habitants du village de La Brouck (Trooz) seront surplombés par le viaduc de franchissement de la Vesdre (quatorze pylônes, 1200 mètres de long, 80 m. de haut et 25 m. de large) ; les habitants du quartier des Grosses-Pierres (Trooz) et ceux de Beaufays (Chaudfontaine) pourront tout à loisir entendre et contempler le passage des véhicules à quelques centaines de mètres de chez eux, le bois de l'abbaye de Beaufays sera défiguré, etc... Tout cela, sans même parler des nombreux habitations et lotissements qui ont été autorisés et construits depuis trente ans à proximité immédiate de la zone de réservation. Ainsi les lotissements de Solwaster (Fléron), de Bois-le-Moine (Trooz) et de la Croix-Michel (Chaudfontaine) pour n'en citer qu'eux

xxxv In *Liège, métropole européenne. Matirisons le futur*, Jean-Pierre Graté éditeur, Liège, printemps 2000, p. 13, note 1.

xxxvi La rentabilisation des (importants) investissements réalisés entre Verviers et Prüm dépendait de la construction de la liaison autoroutière Cereche-Heuseux/Beaufays, il fallait alors commencer par celle-ci et, ensuite seulement, s'attaquer à Verviers-Prüm.

xxxvii L'instrument de cette politique de développement est le « pôle transports » déjà cité, une association des « forces vives » et de l'Université de l'Etat de Liège. On y trouve des représentants des pouvoirs publics, du secteur privé et de l'Université. Là aussi, il y a un cruel déficit démocratique car on se demande vraiment où le contrôle démocratique s'exerce véritablement sur ce pôle liégeois.

xxxviii Edouard BORREMANS (MET - IG 131 Division de la Programmation et de la Coordination des Transports) et Damien BORSU (MET - Direction des Etudes et de la Programmation), *Le plan multimodal de Transport de marchandises en Région wallonne*, in XIX^{ème} Congrès belge de la Route, Genval, 12-14 septembre 2001. Ce texte est disponible sur le site du MET <http://genval-ig1.met.wallonie.be/cdrom/html/homepage.html>. Les auteurs envisagent trois scénarii en matière de coût des transports et des infrastructures à l'horizon 2010 (avec prise en compte de la congestion, c'est-à-dire de la réduction de la vitesse des poids lourds et de la saturation du réseau routier) : (1) le scénario tendanciel (dit « au fil de l'eau », si aucune mesure n'est prise) ; (2) le scénario d'intégration totale des coûts liés au temps perdu, aux accidents, à la pollution atmosphérique, aux nuisances acoustiques, à l'entretien et à l'amortissement des infrastructures (transport routier : + 40% ; fluvial : + 20% ; ferroviaire : + 18%) ; (3) le scénario d'intégration partielle des coûts (transport routier : + 15% ; fluvial : + 10% ; ferroviaire : + 8%).

xxxix L'aberration n'est pas rare dans ces secteurs de transport. C'est ainsi qu'à Bierest, on débarque chaque jour des fruits et légumes qui concurrencent les productions locales hesbignomes, après avoir transité par la route vers le marché des fruits et primeurs de Rotterdam (le plus grand d'Europe) avant de revenir vers celui de Liège. Dans la même « logique », on embarque à Bierest des vœux vivants acheminés de Pologne à destination d'Israël. Au même moment, des salades bretonnes sont lavées au Portugal et des pommes de terre hollandaises traversent l'Europe du nord au sud dans des camions frigorifiques pour être épluchées dans le Sud de l'Italie, avant de reprendre le chemin inverse et d'être finalement commercialisées à Den Haag. Si cela se trouve, ces féculeux voyageurs empruntent quotidiennement le tunnel sous Coïte ou le tronçon autoroutier « saturé » entre Allieur et Rocourt (note xxxviii ci-dessus). Tout cela, bien évidemment, sans aucune autre retombée pour la

région liégeoise que des émissions supplémentaires de CO₂, de NO_x de sures, de particules cancérogènes, benzène et autres polluants dans une agglomération déjà bien servie en la matière. Et on ne s'étendra pas ici sur les nuisances sonores, dont on commence seulement à découvrir les véritables effets (et donc le coût social et autres) sur la santé (stress, surconsommation de médicaments, décompensation dépressives, etc.).

xxx En France, il a pu être calculé en 1999 que le transport routier coûte annuellement quelque 20 milliards FF (3,048 milliards euros) aux contribuables français parce qu'il ne paie pas ses frais réels de fonctionnement (entretien des routes, sauvegarde de l'environnement, sécurité). Dans le monde, le transport aérien utilise un kérosène détaxé, même pour le transport de fret. L'exonération fiscale du kérosène d'aviation résulte d'accords internationaux. Il n'en demeure pas moins que les Etats-Unis ont introduit une taxation limitée pour le transport de marchandises dans les vols domestiques. Voir COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPEENNES, *Livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*, 12 septembre 2001, p. 43. Texte disponible sur le site de l'Union européenne : http://europa.eu.int/eur-lex/fr/com/vpr/2001_0370f01.htm.

xi Le transport routier est à ce point « bon marché » qu'un camion sur trois circule à vide et que seule une moitié de la capacité de transport des camions est effectivement utilisée (d'après le groupe de travail *European Consumer Response*, cité in La Libre Belgique/Gazette de Liège du 8 septembre 2001).

xi Il a également été calculé que la longueur du réseau autoroutier européen a augmenté de quelque 70% depuis 1980 tandis que celle des voies ferrées et des voies navigables intérieures a régressé de 8%. Dans le même sens, le parc automobile européen a crû de 64% dans le même laps de temps et le transport par camion est passé de 33% de transport de marchandises par tonne-kilomètre en 1980 à 43% en 1998.

xi COMITÉ DES SUPPLÉMENTS DE LA CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS, *Conclusions de la table ronde 119 : "Transport et développement économique"*, 29-30 mars 2001 (doc. CEMT/CS(2000)37, 30 août 2001). Texte disponible sur le site de l'OCDE : <http://www.oecd.org/eng/online/concluls/119.pdf>.

xi Pour l'adresse électronique du *Livre blanc sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010*, op. cit., voir supra.

xiiv EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY, *TERM 2001. Indicators Tracking Transport And Environment Integration In The European Union*, septembre 2001. Un résumé est disponible en français (AGENCE EUROPÉENNE POUR L'ENVIRONNEMENT, *TERM 2001 - Indicateurs pour le suivi de l'intégration transport et environnement dans l'Union européenne*) sur le site de l'Agence européenne pour l'environnement : <http://reports.eea.eu.int/term2001>. L'acronyme « TERM » signifie *Transport And Environment Reporting Mechanism*. En français : Bilan indiciaire sur les Transports et l'Environnement.

xi Les 4 fédérations belges de défense de l'environnement (BBL - Bond Beier Leefmilieu - BRAL - Brusselse Raad voor het Leefmilieu, IEB - Inter-Environnement Bruxelles et IEW) ont déposé lors du conseil informel des ministres européens des transports et de l'environnement un mémorandum qui fait le point des revendications en matière d'intégration des problématiques « transport - environnement ». Un état des lieux par mode de transport, suivi des revendications est intégré dans un panel de mesures transversales. Info : 081/255 2356, transmob.iew@swing.be, ou le télécharger sur le site d'IEW : <http://www.iewonline.be>.

xi Les TENs sont des programmes communautaires dans le domaine des réseaux trans-européens (*Trans european Networks*). Depuis l'an 2000, le soutien communautaire sous forme de participation au capital-risque est géré par le *Fonds européen d'investissement* (FEI). Il existe trois programmes TEN : (1) *TEN Transport* (près de la *Banque européenne d'investissement*), la BEI, dont le Comité de direction est présidé par Philippe Maystadt ; subvention pour le secteur du transport ; (2) *TEN Energy* (secteur de l'énergie) et (3) *TEN Telecom* (secteur de télécommunications et réseaux télématiques).

xi Le Comité des représentants permanents (Coreper) regroupe les ambassadeurs des Etats membres de l'Union européenne, accrédités auprès de celle-ci. Ils peuvent se réunir jusqu'à plusieurs fois par semaine. Comme leur nom l'indique, ils constituent la « permanence » de l'Union.