

TOUT CE QUE VOUS AVEZ ENVIE DE SAVOIR SUR LA LIAISON AUTOROUTIÈRE CEREXHE-HEUSEUX-BEAUFAYS (CHB) SANS JAMAIS AVOIR OSÉ LE DEMANDER !

Collectif pour un moratoire sur l'autoroute CHB – www.stopCHB.be

1. Extraits du rapport de l'étude d'incidences sur l'environnement

Une lecture complète de l'étude d'incidences sur l'environnement (EIE, janvier 2007) du projet de la liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux - Beaufays (CHB ou A 605) révèle une multitude de raisons de ne pas accorder le permis d'urbanisme. Ces points apparaissent clairement au lecteur persévérant de ce document de plus de 900 pages... Pour rappel : il s'agit d'une liaison autoroutière de 12,5 km, munie de six échangeurs et de trois viaducs (dont celui de la Vesdre, 1600m de long et 80m de haut), de 7 tranchées couvertes et de 26 autres ouvrages. Le dernier **coût estimé** de la construction était de **400 millions d'€** hors TVA non subsidiable par l'Europe.

Ci-dessous, les phrases en italiques sont extraites telles quelles de l'étude d'incidences (avec référence des pages de cette étude). Nos (brefs) commentaires sont en caractères normaux.

La nature et le paysage

Les extraits ci-dessous se passent de commentaires sur les conséquences désastreuses du projet au niveau de la nature et du paysage, ce qui a été confirmé par le CWEDD (Conseil Wallon de l'Environnement pour le Développement Durable).

- *Le projet touche 2700m² du site Natura 2000 de la Basse vallée de la Vesdre. (p274)*
- *La construction de l'autoroute entraînera une destruction d'éléments naturels (forêts, pelouses,...) de 173 ha minimum. (p274)*
- *7 sites de grand ou de très grand intérêt biologique sont partiellement ou totalement détruits. (p278)*
- *On traverse un nombre important de lieux présentant un grand intérêt paysager. (p352)*
- *Aucune mesure ne permettra d'atténuer de manière vraiment significative l'impact paysager du viaduc de la Vesdre. (p390)*
- *La réalisation de l'échangeur de Chaudfontaine va saccager un paysage de très grande beauté. (p391)*
- *L'impact visuel du projet sera très important vu le paysage très diversifié traversé. Le projet bouleverse le paysage. (p898)*
- *Il y aura aussi perturbation de la faune et des ruptures de réseau écologique. (p898)*

L'agriculture

L'agriculture sera très affectée.

- *La prédominance des terres agricoles en Europe est un atout extrêmement important (...), et devrait conduire les pays concernés à mettre en place des politiques en faveur d'une gestion plus prudente du sol, les terres non urbanisées revêtant un intérêt incontestable, tant sur le plan agricole que sur le plan environnemental. (p415)*
- *Le projet s'inscrit à contre-courant des documents régionaux de l'agriculture. 30 agriculteurs touchés dont 5 très sévèrement avec pour l'un d'entre eux une expropriation complète. (p440)*

L'habitat et le commerce

L'habitat et le commerce seront affectés. Risque de périurbanisation en périphérie et de désurbanisation de Liège.

- *Les nouvelles infrastructures de transport (routes et autoroutes) ont engendré de nouvelles logiques de localisation de l'habitat et de ses activités. Celles-ci sont caractéristiques du phénomène de périurbanisation et même de désurbanisation. Cette dépendance semble en contradiction avec les principes stratégiques du développement durable. (p495)*
- *L'ensemble des procédures pouvant prendre plusieurs années, il est nécessaire de rechercher des solutions de relogement d'urgence sur le territoire communal (de Fléron) (p548)*
- *CHB va attirer des investisseurs de projets commerciaux importants près des échangeurs autoroutiers. (p528)*
- *Ce phénomène va à l'encontre des principes du développement durable, des recommandations du SDER (Schéma de Développement de l'Espace Régional) et du SDEC (Schéma de Développement de l'Espace Communautaire) (p546) et d'une politique de développement durable. (p553)*
- *Il faut craindre une accentuation de la périurbanisation suite à la meilleure accessibilité de la zone. (p898)*

La mobilité

Les extraits relatifs à la mobilité démontrent que le projet de liaison ne va pas entraîner par lui-même d'améliorations au niveau mobilité au niveau de la liaison sous Cointe, de la traversée de la ville de Liège ni améliorer la situation au niveau des transports en commun.

- *On constate qu'en ce qui concerne la liaison sous Cointe, le soulagement dû à l'ouverture de CHB n'apportera que peu d'amélioration, que ce soit à court ou à long terme. (p599)*
- *CHB ne résout pas la problématique de l'accès est de la région liégeoise ni celle de la traversée de Fléron. (p620). Il semble plus juste de parler de statu quo. (p898)*
- *La principale mesure recommandée concernant le trafic routier à l'échelle de l'agglomération liégeoise est la prise de mesures contraignantes sur la traversée de la ville de Liège via la portion d'autoroute Cheratte – Droixhe et les quais. (p621)*
- *Le soulagement attendu sur les quais de la Meuse et de la Dérivation est intimement lié aux mesures dissuasives qui seront mises en place et sur l'amélioration de l'offre en modes de transport alternatifs. Si ces mesures ne sont pas mises en place il est plus que probable que ce trafic de transit perdurera. (p898)*

Les nuisances du chantier (3 ans)

L'auteur de l'EIE relève le caractère fort important des nuisances du chantier et le peu d'informations contenues à ce sujet dans le projet déposé par le demandeur.

- *La phase de chantier générera un impact très important. (p898)*

- *L'auteur de l'EIE ne dispose que peu d'informations concernant les modalités d'organisation du chantier et d'aucun plan. (p819)*
- *Vibrations : Il paraît très vraisemblable que des explosifs devront être utilisés mais l'auteur de l'EIE ne dispose d'aucune information à ce sujet. (p796)*
- *Déblais à manipuler : 1.600.000 m³ (côté Beaufays) et 5.200.000 m³ (côté Fléron). (p193). Soit près de 7 millions de m³. Usages des déblais non utilisés dans les remblais non définis dans le projet. (p797)*
- *Si le cône de stockage sur le site du Hasard n'est pas réalisé, (ce projet a en effet été abandonné par le MET pour préserver les potentialités du site) il y aura (à évacuer sur voirie côté Fléron) un charroi supplémentaire de 334.000 camions soit une moyenne d'environ 500 camions/jour.*

Conclusions de l'étude d'incidences

Deux alternatives existent au projet de liaison CHB (Chartreuse et Dérivation) qui n'ont pas été développées par les auteurs du projet et n'ont donc pas été prises en compte par l'EIE. La conclusion de l'EIE souligne donc logiquement que **CHB est l'unique « solution » puisqu'elle est la seule... à avoir été planifiée !** L'unique sujet d'étude est donc le projet actuel de liaison et non une politique globale d'aménagement de la mobilité en région liégeoise.

Nous vous conseillons de goûter la logique subtile de la phrase qui nous éclaire sur ce point :

La solution CHB, seule à être inscrite dans les documents de planification et d'option de référence, est la solution la plus cohérente avec la politique de déplacement et de développement sous-tendu par les documents de planification et d'option de référence. (p901)

Et de méditer l'impuissance avouée des auteurs de l'EIE dans la phrase suivante :

Une mise en cause du projet impliquerait une mise en question d'une politique de développement en cours de réalisation et la remise en cause préalable de choix fondamentaux de société. (p901)

Une telle conclusion succédant abruptement à une liste aussi impressionnante de réserves, de mises en garde, et de questions restées sans réponse apparaît, à qui s'attelle à la lecture de l'ensemble de l'Etude d'incidences, **comme le désaveu d'un projet périmé, et d'une politique basée sur des « choix fondamentaux de société » que désavouent l'évolution actuelle du climat, du prix du carburant et les appels planétaires à des choix courageux en matière environnementale et de mobilité.**

2. Les réponses du MET¹ aux recommandations de l'étude d'incidences

À l'étude d'incidences (900 pages et 259 recommandations), le MET a répondu par la « Demande de permis d'urbanisme », assortie d'une « Réponse aux recommandations de l'Etude d'incidences » (47 pages, mai 2007).

Extraits (les recommandations de l'EIE sont en *italiques*, les réponses du MET en **gras**) :

- *G.5 – Accompagner la construction de l'autoroute de mesures de renforcements alternatifs et/ou moins polluants. Cette recommandation est indépendante de la présente demande de permis.*
- *G. 39 - Valoriser au mieux les reliquats agricoles, notamment par un remembrement avec les exploitants voisins. Cette recommandation est indépendante de la présente demande de permis.*
- *G. 40 - Appliquer une politique restrictive vis-à-vis de la mise en œuvre des ZACC pour la fonction résidentielle. Cette recommandation est indépendante de la présente demande de permis.*
- *G. 41 – Limiter le développement d'activités commerciales ou de parcs d'activités de grande ampleur. Cette recommandation est indépendante de la présente demande de permis.*
- *G. 42 – Limiter l'usage de la voiture sur les axes de pénétration urbaine et à l'intérieur des quartiers. Cette recommandation est indépendante de la présente demande de permis mais fait déjà l'objet d'une étude (...) (qui) se précisera et se concrétisera sur le terrain concomitamment à l'ouverture de cette nouvelle infrastructure.*
- *G. 43 – Redéployer les transports en commun sous la forme d'un réseau de grande capacité structurant l'agglomération. Cette recommandation est indépendante de la présente demande de permis.*
- *G. 44 – Réduire l'espace réservé aux voitures et aux camions en ville et le requalifier au profit des modes doux et des TEC. Cette recommandation est indépendante de la présente demande de permis.*
- *G. 55 – Réaménager la traversée de Liège par les quais. Cette recommandation est indépendante de la présente demande de permis. Elle fait déjà l'objet d'une étude (...) qui se précisera et se concrétisera sur le terrain concomitamment à l'ouverture de la nouvelle infrastructure.*
- *D. 18 – Calibrer et aménager les voiries locales afin de maîtriser le trafic de transit et la vitesse des véhicules. Cette recommandation est indépendante de la présente demande de permis. Elle dépend également d'autres études telles que le plan intercommunal de mobilité qui appréhendera les conséquences de la liaison Cerexhe-Beaufays et proposera des mesures d'accompagnement à l'ouverture de cette dernière. (NB : on attend toujours les mesures d'accompagnement prévues pour la liaison sous Cointe...).*

On le voit, toutes les recommandations concernant la mobilité et les transports en commun sont signalés comme indépendantes de la demande de permis et, pour certaines, dépendantes d'études encore inexistantes. Plus inquiétant encore : de telles mesures sans lesquelles, selon l'étude d'incidences, la liaison CHB sera inopérante, sont reportées à l'ouverture de la liaison CHB... On peut s'étonner que la prise de mesures dissuadant le trafic dans le centre-ville soit subordonnée à la liaison CHB, retardant d'autant plus la solution du problème et laissant présager un engorgement croissant de la ville pendant encore plusieurs années. De telles mesures pourraient être prises dès à présent et à moindres frais.

¹ MET : ministère de l'équipement et des transports.