

Mobilité à Liège : Quoi ? Comment choisir ? : Autoroute CHB (peu -pas ? d'amélioration globale de la mobilité) ou mobilité à inventer (conviviale, attractive, conciliant « Social », « Economie », « Environnement ») ?

Le RING NORD (entre Cheratte et Loncin), c'est 140.000 véh./jour :

- provenant pour une part, du gros trafic de transit des autoroutes européennes E40 et E42 qui sont deux très importantes liaisons internationales de direction « EST - OUEST »)
- et, d'autre part, d'un très important trafic local !

- dont aussi 2000 véhicules/jour de transit de l'autoroute E25 [« NORD (Hollande) - SUD (Luxembourgs) »], déviés des quais de la « Dérivation » par le Ring et le Tunnel de Cointe.

La vérité : pas de dédoublement possible du ring « Nord » par le Sud !

- le contournement autoroutier par le Sud est inenvisageable et CHB, seul, ne résoudra rien : il faudrait prolonger CHB d'un viaduc supplémentaire sur l'Ourthe (Tilff) et d'une autoroute au travers du Sart-Tilman, entre Tilff et Grâce-Hollogne, via Ougrée-Seraing - ou d'un tunnel « Angleur-Seraing ». A quel prix ?
- la réalisation du projet CHB ne déchargera le ring NORD (140.000 véh./jour) que des 2.000 véh./jour de transit de CHB (étude STRATEC 2003), actuellement obligés de contourner Liège par ring NORD et Tunnel Cointe. Pire, CHB engorgera l'E40 (Barchon +20% ; Cheratte +5%)

Améliorer ring « Nord » !

Diminuer le trafic autos : tram (-25 % ?) - valorisation du rail - parkings-relais, modes de transport complémentaires - vélo et/ou élargir le ring ? : mise à 4 voies (?) dans les deux sens, pont d'Herstal et échangeurs compris.

Trilogiport : projet de port « eau-rail-route » entre Chertal et Hermalle-sous-Argenteau qui transformera Liège en arrière-port d'Anvers et de Rotterdam, avec liaison fluviale directe vers le Rhin et l'Europe centrale. Donc, globalement, « plus de bateaux-moins de camions », mais charroi de 1750 camions/j dans la zone. Sur CHB, 20 % du trafic (350c/j) (Si extension « Chertal », 700c/j, cfr étude du PUM)

Pourquoi un MORATOIRE sur l'autoroute CHB ?

- 1) Il n'existe pas d'études globales d'impact achevée de CHB : l'Union Européenne questionne sur la conformité légale du projet.
- 2) Le PUM est inachevé et a été parasité par des interventions politiques prématurées intempestives.
- 3) STOP-CHB ! Les décisions sur CHB doivent être suspendues, le temps de s'assurer des bons choix globaux pour Liège&Agg.(fin de l'urbanisation anarchique ! Un PUM 'sans reproche')

TUNNEL de COINTE ... ?

- à tort considéré comme 'ring ouest', car trop proche du Centre-Ville !
- 82.000 véhicules par jour
- 70 % du trafic provient du (ou va au) centre-ville !
- la plupart des véhicules sous Cointe proviennent de (ou se rendent dans) l'agglomération liégeoise.
- Selon l'étude Stratec 2003, le report de trafic sur CHB serait de 1890 véh./j. en 2020 (= diminution attendue), à comparer aux 72.000 véh./jours sous le Tunnel !. Selon l'Etude d'Incidence de 2007, 6500 véh/h en transit traversent l'hypercentre de Liège via le tunnel, (par rapport à un trafic total de 82.000 véh/j)

C'est le réseau local qui sature !

- les engorgements du Tunnel aux heures de pointe ? - Trop de véhicules veulent les mêmes sorties en même temps :
- le réseau secondaire local se paralyse !
- avec CHB, cela s'aggravera à toutes les sorties (effet d'appel aux échangeurs).

EST - E40/E42

Verviers - Aachen - Köln - Allemagne - Pays de l'Est (E40), E42 (Trèves) vers Suisse et Italie

le projet CHB (autoroute Cerexhe/Heuseux-Beaufays)

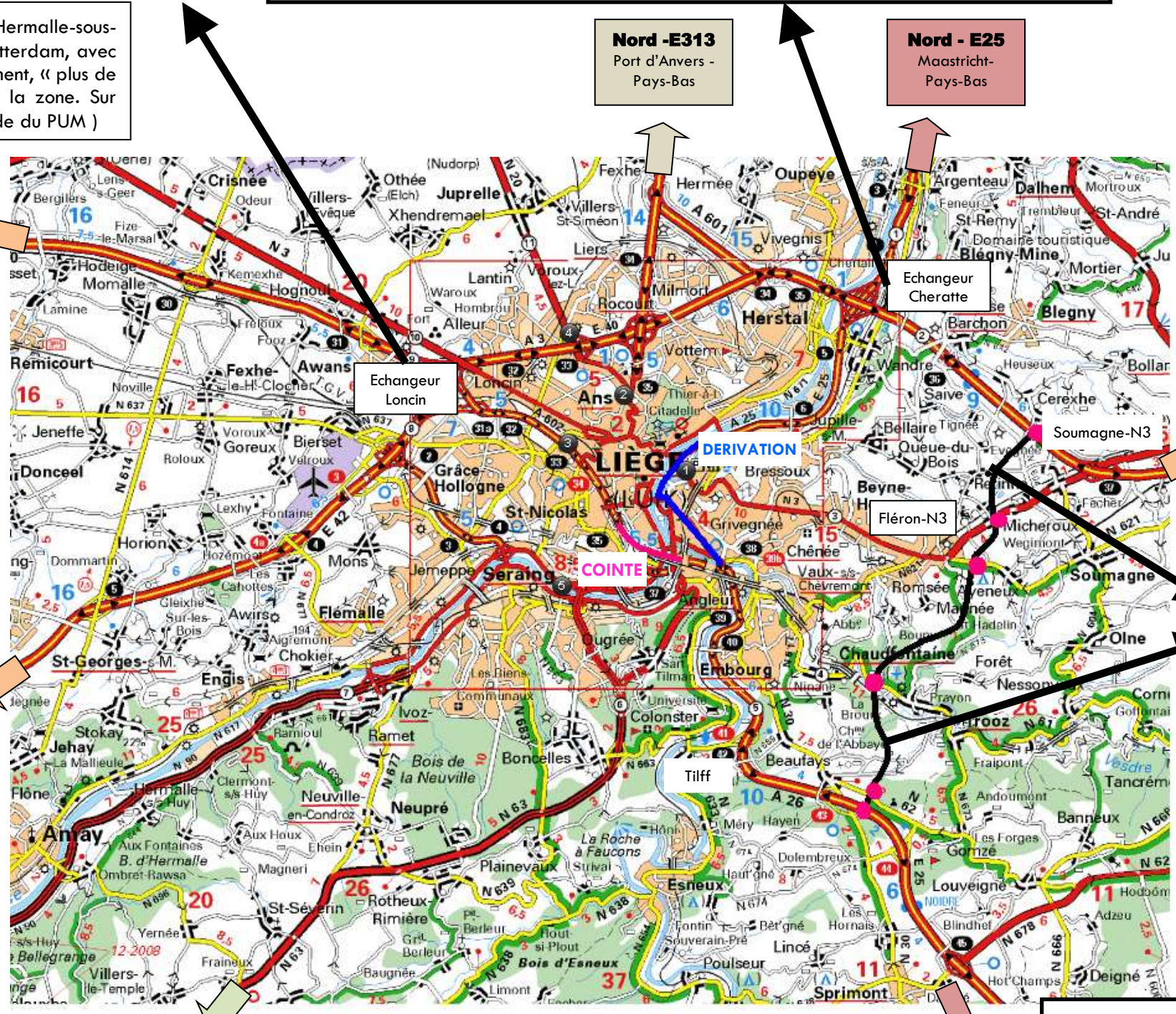
- A) Le trafic majeur serait au nord de la N3 de 40.000 véh./jour, dont moins de 2000 v./j. de transit ! Donc, CHB, ce serait pour l'essentiel du trafic local !
- B) Ce trafic local transitera par les échangeurs de Micheroux, Fléron et Chaudfontaine. Ce seront autant d'entonnoirs à voitures, et grosses sources de bouchons (N3 -Fléron) (N61 -Trooz/Chaudfontaine / Chênée) Selon les études, CHB entretient les difficiles situations présentes ou les aggravera (sauf Soumagne).
- C) Idem à Beaufays, et à Tilff pour le trafic de transit « CHB-Sart-Tilman, CHU et l'université.
- D) Peu d'amélioration prévue en centre-ville, sur la Dérivation, dans le tunnel de Cointe.
- E) Coût : 1 milliard € ?
- F) 3 axes européens N-Sud voisins : E411 - E42 (Verviers) - E31(All.)

Quais de la Dérivation :

- ils sont un important axe de pénétration vers le centre-ville, au Nord par Bressoux, et au Sud par les Venues, Chênée et Angleur.
- ils supportent surtout un trafic de vallée et d'agglomération.
- ils sont interdits au trafic lourd de transit (Hollande / Luxemb.) (dévié par ring Nord). Sanctionner les infractions ; rendre l'accès dissuasif !
- l'impact de CHB sur les quais sera mineur. Par contre, CHB aggravera la situation dans la zone Tilff-Chênée-Angleur !

Rendre les quais conviviaux :

- réduire le nombre de véhicules sur cet axe par des transports en commun modernes efficaces (type « tram ») et des parkings-relais de dissuasion (baisse du trafic de 25 % ?)
- limiter l'accès aux quais (aménagement urbains).
- Quid d'un tunnel sous Robermont ? : Risque de bouchons aux entrées/sorties !
- Et Médiacité - Longdoz - Espace Bavière ? : prévoir + 5000 véh/j



Nord - E313
Port d'Anvers - Pays-Bas

Nord - E25
Maastricht - Pays-Bas

OUEST - E40
Bruxelles - Côte belge - Eurotunnel (Royaume-Uni)

OUEST - E42
Namur - Lille - Paris - France Ouest - Espagne - Portugal

« Route du Condroz » - N63
Ardennes (Marches - Bouillon) - Reims (Fr)

Tilff ...

- un pont à remplacer sans détruire l'unité du village !
- une mobilité difficile : 2 transits difficiles à gérer :
 - 1) le trafic de transit dans la vallée de l'Ourthe.
 - 2) le trafic entre l'E25 et Boncelles (Sart-Tilman, CHU, université.) encore amplifié par l'éventuel CHB

Sud - E25
Ardennes (Arlon) Luxembourg-France (Est et Sud)

Tram contre CHB - CHB et le «tram» se concurrencent sur le terrain de la mobilité locale : CHB peu utile ; le tram, plein d'avenir ! Un réseau complet de transports en commun efficace (3 lignes structurantes de « tram ») sont nécessaires avec parkings de dissuasion peut réduire le trafic (-25 % ?), d'où circulation allégée ! CHB n'améliorera pas la mobilité en ville, ni sur les grands axes ! Financer les 2 projets ? Irréaliste ! 2 milliards € pour le réseau/tram + 1 milliard € de CHB ? Il faudra choisir !