

GROUPEMENT CEREXHE-HEUSEUX/BEAUFAYS



A.S.B.L. Groupement Cerexhe-Heuseux/Beaufays

Siège social : 55, rue des Grosses Pierres, 4052 BEAUFAYS

E-mail : grouplementchb@yahoo.fr - Web : www.grouplementchb.com

CONFÉRENCE DE PRESSE

AVEC LA PARTICIPATION DE MAITRE LOUIS DEHIN, AVOCAT

« QUEL AVENIR POUR LA LIAISON CHB APRES L'AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION EUROPEENNE ? »

MAISON DE LA PRESSE
RUE HAUTE SAUVENIERE, 19 - 4000 LIEGE

JEUDI 22 MAI 2008 - 9.30 HEURES

1. Historique et état du dossier.

Le projet de réaliser une liaison autoroutière entre Cerexhe-Heuseux et Beaufays est né dans les années 60, en un temps où l'on croyait que la route et les autoroutes allaient résoudre tous les problèmes de mobilité et où Bruxelles (notamment) avait pour ambition d'être « la ville du monde la plus accueillante pour les automobilistes ». A l'époque, il s'agissait de contourner Liège dans le cadre d'un vaste projet autoroutier reliant Amsterdam à Rome, après qu'on se fût aperçu qu'il n'était pas possible qu'une autoroute traverse Liège de part en part. En ce temps-là, il n'était encore nullement question d'un tunnel sous Cointe.

En tant qu'association de fait, le Groupement CHB s'est formé en 1983, quand il s'est avéré que le gouvernement wallon entendait confirmer l'inscription au plan de secteur de Liège d'une zone de réservation (cette zone avait déjà été prévue – mais entre-temps modifiée - dans le projet de Plan de secteur de Liège quand il fut soumis à enquête publique dans les années 70). Durant de longues années, M. Pierre Moreau fut l'âme et le moteur du Groupement.

En 1996, M. Pierre Moreau entreprit de transformer l'association de fait en une asbl dont l'objet social est « ...de s'opposer à la construction de la liaison autoroutière entre Cerexhe-Heuseux et Beaufays, et ce, quel qu'en soit le tracé. Elle a également pour objet de défendre l'environnement dans les quatre communes précitées (Chaufontaine, Fléron, Soumagne et Trooz) ... » (extraits). Le Groupement était dès lors en outre en capacité d'agir en justice pour toute cause relevant de son objet social.

Début 2001, il se disait que le gouvernement wallon se préparait à relancer le projet CHB. Le Groupement décida alors de s'adjoindre les services d'un conseil juridique. Peu après le ministre Daerden annonça qu'il avait obtenu l'argent de la BEI pour financer CHB. Le Groupement entreprit un tour des quartiers pour remotiver les riverains et décida d'inscrire son combat dans une réflexion plus large sur les conséquences de la construction de la liaison CHB pour Liège et sa région. Les analyses furent menées en étroite collaboration avec Inter-environnement Wallonie, dont le Groupement est membre. Les conclusions de ces études ont été rendues publiques en décembre 2001¹.

Suite à ces analyses, le conseil d'administration de l'asbl fit le constat de l'erreur grossière que représenterait la réalisation de CHB ou celle de toute nouvelle infrastructure autoroutière importante en région liégeoise. Il évalua aussi l'inégalité des forces et des moyens en présence. Néanmoins convaincu de la pertinence de ses analyses et que le bon sens finirait tôt ou tard par triompher, le conseil d'administration décida de porter aussi son combat sur le terrain juridique au nom du respect par les pouvoirs publics wallons de l'Etat de droit et des directives européennes. L'ambition du Groupement est que le monde politique wallon prenne conscience de l'erreur et agisse en conséquence en renonçant au projet CHB et en supprimant la zone de réservation au plan de secteur, ce qui demeure l'objectif du Groupement.

L'argumentaire du Groupement CHB (décembre 2001) relève que la saturation automobile est dans une impasse, dans la mesure où la réalisation de « derniers » chaînons manquants ne peut que la soulager provisoirement (dans le meilleur des cas !), tout en retardant les mesures structurelles qui devraient encourager et développer la multimodalité (transports en commun, autres modes de transport moins polluants).

En août 2001, la Table ronde « transport et développement économique » de la CEMT (conférence européenne des ministres des transports) établissait déjà un constat très clair sur le mirage autoroutier et la responsabilité du monde politique :

« Il y a chez les politiciens une croyance fortement ancrée selon laquelle les investissements dans les infrastructures de transport génèrent un développement économique et, corrélativement, des emplois. Cependant, cette croyance n'est pas confirmée par l'analyse scientifique, qui indiquerait plutôt que l'impact de ce type d'investissements sur l'emploi et l'économie demeure limité – du moins dans les pays développés – et peut même, à une échelle purement régionale, être négatif. »

2. CHB, une vache sacrée et un dossier très mal ficelé.

Dès le milieu des années 80, la CRAT a mis en cause l'utilité de CHB, en émettant un avis défavorable sur l'inscription d'une zone de réservation au nouveau Plan de secteur de Liège. Conséquences des doutes exprimés : l'arrêté du gouvernement wallon de novembre 1987, fixant le Plan de secteur de Liège, a prévu des alternatives possibles.

Mais de toute évidence, la liaison CHB est une vache sacrée. Depuis vingt ans et quoi qu'en disent les ministres, aucune alternative autoroutière n'a jamais été sérieusement étudiée par les pouvoirs publics. La ville de Liège a commandé plusieurs études de mobilité. Toutes intégraient CHB comme un acquis, donc aucune n'a pu remettre en cause la liaison CHB. Aucune étude commanditée par les pouvoirs publics (même pas et surtout pas le récent PUM d'après nos informations) n'a étudié ou n'étudie l'hypothèse d'une mobilité liégeoise sans un mètre d'autoroute supplémentaire (l'option zéro). Certaines contiennent cependant des remarques voire des avertissements concernant les risques de CHB (TRANSITEC, STRATEC, ...). Une étude commandée par les pouvoirs publics, et donnant l'impression d'aboutir à une possible remise en cause de l'utilité de CHB, a même été mise sous le boisseau et empêchée d'aboutir (CPDT...).

¹ Tous les documents sont disponibles sur le site du Groupement : <http://www.groupementchb.com/accueil.htm>.

L'Etude d'Incidences sur l'Environnement (EIE), réalisée en 2006-2007 dans le cadre de la procédure de demande de permis d'urbanisme pour le projet CHB, a quant à elle amené le CWEDD à rendre un avis défavorable au projet CHB en juin 2007, au motif de l'environnement. Un avis semblable a été rendu par le CSWCN en septembre 2007.

En plus des graves atteintes à l'environnement, l'EIE (Résumé non technique) a aussi relevé que:

- « ... le développement de grands parcs d'activités économiques, notamment à caractère commercial, doit être prohibé. » et qu' « il faut proscrire tout développement commercial (commerce unique ou groupement) de plus de 4000 m². » (p 70)
- « ... le soulagement (du trafic sur le tunnel de Cointe) à attendre est assez faible et la liaison jouera d'abord un rôle à l'échelle de l'agglomération liégeoise avant d'être un axe de transit national ou international », et « ... en ce qui concerne les quais de la Dérivation... la liaison CHB n'aura un effet notable sur le centre ville que moyennant des aménagements contraignants sur les quais et qu'il ne faut pas s'attendre à un report massif de ces véhicules sur les voies autoroutières. Par conséquent, des mesures d'accompagnement doivent également concerner les quartiers proches des quais et surtout, permettre la mise en place de transports en commun alternatifs. » (p 77)

La lettre que le Collège communal de Liège adressa aux collèges des communes traversées lors de l'enquête publique en août 2007, montre à quel point les communes sont divisées sur l'affectation future des zones traversées. Liège ne veut pas que les communes traversées les transforment en zones d'habitat ou d'activités économiques. Mais actuellement, par exemple à Soumagne, on se prépare à accueillir un vaste zoning commercial sur la N3, là où le bourgmestre affirme que CHB va diminuer drastiquement la circulation (beau cas de restriction mentale !). En somme, une circulation automobile de clients remplacerait une circulation automobile de transit qui va passer ailleurs. Au total, encore plus d'automobiles en mouvement.

3. Début 2007, le combat change d'âme

La projection du film d'Al Gore et les publications successives du GIEC, opportunément nobélisés à l'automne, ont provoqué une prise de conscience collective des enjeux globaux qui lient intimement lutte contre le réchauffement climatique et investissements liés à la route qui demeure, avec l'avion, le mode de transport le plus coûteux à tous points de vue.

Le combat contre CHB a pris en septembre 2007 une dimension plus large avec le lancement d'une pétition « oui au tram, non à l'autoroute » (qui a recueilli plus de 5 000 signatures) et la mise sur pied en octobre du Collectif pour le moratoire CHB, auquel le Groupement CHB participe tout en conservant son identité.

L'« avis motivé », révélé par Le Soir du 12 avril 2008 et adressé par la Commission européenne aux autorités belges, a fait l'effet d'une petite bombe, en signifiant aux autorités belges que la construction de la liaison CHB ne pouvait pas être réalisée sans une étude stratégique d'impact préalable, contrairement à ce que la Région Wallonne s'appêtait à faire avec CHB après avoir légiféré avec son décret RESA de 2005. C'est la suite des actions introduites par le Groupement CHB et qui avaient été rejetées par le conseil d'Etat et la Cour d'arbitrage.

Jean-Pierre GRAFÉ ne s'y est pas trompé, lui qui a immédiatement réagi envers l'« avis motivé » en expliquant combien le Conseil d'Etat et la Cour constitutionnelle seraient des instances objectives, au contraire de la Commission européenne qui serait quant à elle un pouvoir politisé. En d'autres termes, l'ancien ministre met en cause l'objectivité de la Commission européenne...

En réponse à une toute récente question parlementaire, le 15 mai 2008, le ministre ANTOINE s'interroge quant à lui sur les compétences de la Commission européenne et s'étonne du « caractère contradictoire » de l'avis de la Commission européenne « avec les lois en vigueur dans notre pays ». On croirait entendre d'autres doléances venues du Nord du pays à la suite d'autres avis d'instances internationales rendus à propos des droits des francophones de la périphérie. Pour y voir clair, on se demandera seulement à qui profite le « crime ».

Après avoir mis tout en œuvre dans le cadre de l'accord de gouvernement wallon pour dégager le terrain au projet, le ministre André ANTOINE a récemment déclaré que l'on avait beaucoup plus besoin à Liège d'investir dans les transports en commun que dans le béton, et qu'il faudrait investir au moins autant dans le transport en commun que dans de nouvelles autoroutes... Le ministre a dit cela lors de la présentation du rapport sur les transports en commun liégeois, qui a relevé l'urgence de la situation à Liège où les transports en commun ne pourront bientôt plus satisfaire aux besoins des usagers, a fortiori avec la hausse ininterrompue des prix des carburants et la perspective de Kyoto II. Au Parlement wallon, le 15 mai, le ministre Antoine a en outre rappelé l'urgence d'une solution pour les problèmes de mobilité à Liège : « à l'intérieur (de Liège) si nous n'agissons pas rapidement, la ville sera bientôt remplie de bus circulant à la queue leu leu ».

La revendication du « Collectif pour un moratoire CHB » pour donner la priorité à la mise en place à Liège d'un nouveau réseau de transports en commun structurant a rencontré une approbation quasi générale, mais elle ne pourra pas être satisfaite, même à long terme, sans une remise en question urgente du projet CHB, un projet sans valeur ajoutée pour la collectivité et sans valeur stratégique pour la région. Les chiffres évoqués à propos des aides FEDER possibles pour Liège sont en effet révélateurs des limites d'investissement possibles pour la région liégeoise.

C'est à présent l'heure des choix pour Liège, en fonction des moyens limités dont elle peut disposer : soit construire 12,5 kms d'une autoroute destructrice de son patrimoine naturel et contreproductive par rapport aux objectifs de mobilité annoncés (sans compter les effets collatéraux négatifs pour la ville de Liège), soit se doter de transports en commun modernes et structurants répondant aux besoins urgents d'une communauté urbaine de 600 000 habitants et compatibles avec les enjeux économiques et climatiques globaux. Le budget de CHB a été porté de 200 à 400 millions d'Euros entre 2006 et 2007, et accepté comme tel par le Gouvernement wallon. Il est temps encore de faire preuve de créativité (ce n'est pas ce qui a manqué dans ce dossier, mais il faudrait maintenant que ce soit à bon escient)

4. Les actions juridiques.

En fait la Région wallonne additionne les difficultés avec la Commission européenne dans le dossier CHB.

- Déjà en 2003 la Commission européenne a dû la rappeler à l'ordre, car elle avait omis d'inclure dans ses propositions NATURA 2000 la zone de la basse vallée de la Vesdre, pour cause de projet CHB. Finalement 318 hectares d'habitats menacés ou en voie de disparition ont été officiellement retenus dans la zone concernée, à l'exclusion cependant de la zone réservée à l'autoroute. Cela a été le plus important succès remporté par le Groupement CHB jusqu'à présent.
- Actuellement, outre le manquement signalé récemment au sujet de l'absence d'étude d'impact, une question parlementaire posée au Parlement européen est en suspens depuis l'été dernier au sujet de l'intervention de la SOFICO dans le dossier CHB, sans appel d'offre préalable.

Décret RESA :

En 2005, le Parlement wallon a adopté le Décret-programme de Relance Economique et de Simplification Administrative (RESA). Près d'une centaine d'articles du CWATUP furent ainsi modifiés. Parmi ceux-ci, l'article 23 fut modifié de telle manière à assimiler les périmètres de réservation pour les infrastructures routières à des tracés. Manifestement, le législateur avait légiféré pour le seul cas de CHB. Il permettait ainsi aux promoteurs de CHB de gagner une étape importante dans la procédure. Le tracé du projet de liaison CHB était désormais inscrit au Plan de Secteur de Liège sans qu'il soit besoin de procéder à sa révision qui aurait impliqué une étude d'incidences (ou d'impact) avec consultation de la population.

C'est contre cette disposition qui visait le seul et unique cas de CHB que le Groupement s'est pourvu en recours devant le Conseil d'Etat, la Cour d'arbitrage (aujourd'hui Cour constitutionnelle) et la Commission européenne.

En réalité, le ministre Antoine jouait sur les mots : quoi qu'il dise ou ait pu dire, une *étude d'incidence dans le cadre d'une demande de permis de bâtir* n'est en rien comparable à une *étude d'incidence visant à l'inscription d'un projet au plan de secteur*. L'étude d'incidence préalable à l'inscription d'un projet au plan de secteur porte en effet sur l'utilité et l'opportunité même du projet ; l'étude d'incidence dans le cadre d'une demande de permis de bâtir vise in fine à la meilleure intégration possible du projet dans l'existant. Elle n'a ni pour vocation ni pour effet d'examiner l'utilité et l'opportunité d'ensemble du projet, encore moins les alternatives possibles.

Pour le Groupement, au-delà d'une querelle sémantique, il y avait là un véritable déni de justice.

Aux yeux du Groupement, Il était (et il est encore inadmissible) qu'un projet de l'importance de CHB ne fasse pas l'objet d'une étude d'ensemble préalable globale et complète, portant notamment au triple plan local, régional et européen, sur son utilité dans l'ensemble autoroutier européen et plus généralement dans la politique européenne des transports, la possibilité d'alternatives (en ce compris la non réalisation du projet), sans oublier les conséquences directes et indirectes de la concrétisation d'un tel projet (et desdites alternatives à celui-ci) sur le comportement des populations et son effet sur l'environnement au sens le plus large du terme.

Les instances juridictionnelles belges ont rejeté le point de vue du Groupement et l'ont débouté. La Commission européenne l'a pris en compte.

5. Perspectives juridiques résultant de l'avis motivé de la Commission européenne et des actions en cours.

6. Conclusion et Questions.