

HAUTE ECOLE LIBRE DE BRUXELLES
ILYA PRIGOGINE
ECOLE OUVRIERE SUPERIEURE
DEPARTEMENT SOCIAL
Session 2007-2008

« A LA CROISEE DES ROUTES »
INFRASTRUCTURES ROUTIERES ET DEVELOPPEMENT
DURABLE
Etude du cas de la liaison CHB

Promoteur : F. Couchard

Travail de fin d'étude présenté
en vue de l'obtention d'un graduat
en Ecologie Sociale par :
Nicolas Deriez

Septembre 2008

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.....	7
1. LA REGION ET LE TRACE.....	9
1.1 LA RÉGION.....	9
1.2 LE TRACÉ	11
2. HISTORIQUE ET CONTEXTE.....	13
2.1 HISTORIQUE.....	13
2.2 CONTEXTE: LA MOBILITÉ AU NIVEAU NATIONAL, RÉGIONAL ET LOCAL.....	15
2.2.1 <i>National</i>	15
2.2.1.1 Etat des lieux.....	15
2.2.1.2 Conséquences et perspectives : effet d'appel, péri-urbanisation, exode urbain.....	17
2.2.2 <i>Régional</i>	17
2.2.3 <i>Local</i>	20
2.2.3.1 Liège : Centre et périphérie – Présence ou absence de PCM – Absence d'étude globale.	20
2.2.3.2 La politique urbanistique liégeoise des années 50 à nos jours, ses échecs, ses limites sur le plan de la mobilité.....	21
3. L'ETUDE D'INCIDENCES ET LA DEMANDE DU PERMIS D'URBANISME.	24
3.1 L'ÉTUDE D'INCIDENCES.....	24
3.1.1 <i>L'environnement (p. 248)</i>	24
3.1.1.1 Sites de très grand intérêt biologique	24
3.1.1.2 Sites de grand intérêt biologique.....	25
3.1.1.3 Autres sites d'intérêt biologique.....	26
3.1.1.4 Sites partiellement ou totalement détruits (7 dans l'état actuel du projet) :.....	27
3.1.1.5 Natura 2000	28
3.1.1.6 L'agriculture et la sylviculture (p. 413).....	29
3.1.1.7 Géologie, hydrologie, pédologie (science des sols) (p. 197).....	31
3.1.2 <i>La mobilité (p. 554)</i>	31
3.1.2.1 Situation existante :.....	31
3.1.2.2 Points en faveur de la création de CHB.....	32
3.1.2.3 Points contre la création de CHB.....	33
3.1.2.4 La liaison CHB et les gaz à effets de serre (p. 187).....	35
3.1.3 <i>Les travaux (p. 112)</i>	36
3.1.4 <i>Aspect social</i>	37
3.1.5 <i>Santé humaine : air, acoustique (p. 708)</i>	37
3.1.6 <i>Alternatives et variantes (p. 828)</i>	39
3.1.6.1 Alternative « Zero ».....	39
3.1.6.2 Alternative « Zéro plus ».....	39
3.1.6.3 Variantes de localisation :.....	39
3.1.7 <i>La conclusion de l'étude d'incidence</i>	40
3.2 LA DEMANDE DE PERMIS D'URBANISME (MAI 2007) ET LES RÉPONSES DU MET AUX RECOMMANDATIONS DE L'EIE	43

4. UN POINT DE BASCULE	50
4.1 L'ENQUÊTE PUBLIQUE ET LES RÉACTIONS QUI S'ENSUIVENT	50
4.1.1 <i>L'enquête publique</i>	50
4.1.2 <i>Les réactions des riverains</i>	50
4.1.3 <i>Les réactions des opposants</i>	52
4.1.4 <i>La réaction des communes</i>	53
4.1.4.1 <i>Les communes de la périphérie</i>	53
4.1.4.2 <i>Liège</i>	53
4.1.5 <i>La réaction du CWEDD (18 juin 2007)</i>	55
4.1.6 <i>La réaction d'Inter Environnement Wallonie</i>	55
4.1.7 <i>La réaction de Bernard Wesphael, député Ecolo</i>	56
4.2 LE RÉVEIL ET L'ÉLARGISSEMENT DE LA POLÉMIQUE.....	58
4.2.1 <i>Opinions et Carte Blanche</i>	58
4.2.2 <i>Conférences-débats</i>	59
4.2.3 <i>Réaction des politiques</i> :	60
4.2.4 <i>Le coup de frein de l'Europe</i>	63
5. PEUT-ON PREVOIR L'ÉVOLUTION DU DOSSIER CHB ?	65
5.1 WALLONIE : UN CERTAIN CHANGEMENT ?.....	65
5.1.1 <i>Prudence des politiques</i>	65
5.1.2 <i>Les opposants encouragés : les prix d'IEW et le soutien de Greenpeace</i>	66
5.2 LE CONTEXTE MONDIAL.....	66
5.3 LES PAYS VOISINS DE LA BELGIQUE	67
5.3.1 <i>La Pologne</i> :.....	67
5.3.2 <i>La France</i>	69
5.3.2.1 <i>Contournement de Toulouse et de Bordeaux</i>	69
5.3.2.2 <i>Strasbourg</i>	69
5.3.2.3 <i>Paris</i>	69
5.3.2.4 <i>Alpes et Pyrénées</i>	70
5.4 L'EUROPE	70
5.4.1 <i>Des priorités revues, des actes concrets</i>	70
5.4.2 <i>L'avis de la CEMT (Conférence européenne des ministres des transports): une avancée qui ne date pas d'hier</i>	71
5.5 LES ASPECTS SOCIO-ÉCONOMIQUES: RÉFLÉCHIR AUTREMENT.....	71
5.6 RADICALISATION DU DÉBAT ET NOUVEAU TRAIN DE MESURES.....	74
5.6.1 <i>Radicalisation du débat</i>	74
5.6.2 <i>Les nouvelles lignes directrices de la politique d'aménagement du territoire</i>	74
5.6.2.1 <i>Une absence de vision globale</i>	74
5.6.2.2 <i>Les réponses du Ministre André Antoine</i>	76
5.6.2.3 <i>Le nouveau décret DAR (Décret d'autorisation régionale)</i>	77
5.6.2.4 <i>Un déficit démocratique ?</i>	77
5.6.3 <i>La Belgique à contre-sens ?</i>	78
CONCLUSION.....	85

BIBLIOGRAPHIE.....87

ANNEXES.....

93

Remerciements

Je tiens à adresser mes plus vifs remerciements à tous ceux qui, de près ou de loin, ont contribué à la réalisation de ce travail.

Monsieur Frédéric Couchard, promoteur de ce travail de fin d'études, pour sa disponibilité et ses conseils.

Monsieur André Moulin, habitant de Trooz, pour son patient travail d'archivage, d'information et de transmission.

François Schreuer, journaliste, pour ses analyses pertinentes transmises via sa liste de coordination et son blog.

Enfin, ceux qui m'ont soutenu et épaulé depuis le début, ma famille et des amis qui se reconnaîtront. Merci pour votre présence, pour tous vos conseils, encouragements, et autres marques de soutien.

Avant-propos

Le choix de ce sujet s'est fait pour diverses raisons. La première est qu'il correspond parfaitement au cadre de mes études, du fait qu'il regroupe différents thèmes que j'ai eu l'occasion d'aborder au cours de mes trois ans d'études, comme par exemple la mobilité, le développement durable, l'environnement, l'aspect social,...

La deuxième est que je connais l'existence du projet de liaison autoroutière CHB depuis environ six ans, d'où une facilité d'accès aux informations via diverses personnes.

Ce travail n'a pas été accompagné par un stage comme c'est l'usage. J'ai effectué mon stage en 2006 chez Pro-vélo qui a donné lieu à un travail de fin d'études sur l'utilisation du vélo à Bruxelles. Celui-ci n'ayant pas convaincu, j'ai donc décidé de changer complètement de sujet et de choisir une question peut être plus complexe, mais dont les enjeux me semblent cruciaux à l'heure actuelle, et m'interpellent vivement, tant au niveau de ma réflexion que de ma formation.

INTRODUCTION

La rapidité du dérèglement climatique, l'augmentation du prix du pétrole, et les prévisions alarmistes du monde scientifique sont l'objet d'une inquiétude croissante au niveau mondial. Tout le monde s'accorde à réclamer une réflexion globale qui prenne en compte, entre autres urgences, le secteur du transport routier, responsable en grande partie de la production de CO₂.

Force est de constater qu'en Belgique, le pays d'Europe le plus chargé en autoroutes, subsiste un réflexe d'augmentation de l'offre en matière d'infrastructures routières.

Des contournements prévus par la Région Wallonne, le tronçon autoroutier Cerexhe-Heuseux-Beaufays, dite CHB, à l'Est de Liège, est sans doute le plus important et celui qui a réveillé la plus forte polémique ces dernières années, et particulièrement depuis fin 2007. L'évolution de ce projet, dont l'origine remonte aux années soixante, est emblématique du débat sur la compatibilité d'un système de mobilité hérité du « tout à la route » avec les objectifs du développement durable. Mais il est aussi exemplaire par toutes les dimensions qu'il brasse : politique, économique, sociale, environnementale.

Son extrême complexité nous oblige à cibler notre propos.

Nous nous attacherons essentiellement à la période 2007-2008, particulièrement après la publication de l'Etude d'Incidence, préalable à l'enquête publique clôturée à la fin de l'été 2007. Plusieurs éléments permettent de dire que c'est une « année-charnière », une année de bascule possible. En effet :

- 1) le permis, attendu pour la fin de l'année 2007, n'est toujours pas octroyé à l'heure où s'écrivent ces lignes.
- 2) Le débat sur CHB, jusque là confiné aux nouvelles régionales, a pris une ampleur insoupçonnée dans les médias belges francophones, devenant en quelque sorte l'illustration « idéale » d'un débat de société relatif au développement durable.
- 3) L'Europe s'est exprimée en mai 2008 sur ce dossier, en incriminant le manque d'études globales et l'impréparation de la Région wallonne.

4) les opposants au projet (groupement CHB), dont la visibilité était restée relativement confidentielle, ont vu leur action récompensée dernièrement par le prix annuel d'Inter-Environnement Wallonie.

Il s'agira donc de scruter la « flambée » de ce dossier, sur une période qui va de la fin de sa relative confidentialité à sa présence actuelle dans les médias. Outre les textes relatifs au projet CHB et à la mobilité générale, régionale et locale (Europe, Région Wallonne, Ville de Liège et communes de la périphérie), nous aurons essentiellement recours à deux sources d'information : l'Etude d'Incidence sur l'Environnement et la presse.

1.LA REGION ET LE TRACE

1.1La Région

A l'Est de Liège, la Basse-Vallée de la Vesdre, très encaissée, présente de nombreux coteaux boisés plongeant vers la rivière et, en hauteur, un plateau bocager semé de noyaux villageois individualisés et bien préservés, malgré une importante réserve foncière et de plus en plus de nouvelles constructions aux abords. Néanmoins la région est restée relativement préservée de la péri-urbanisation présente dans les aires voisines. Les agglomérations du fond de la vallée se sont construites autour de pôles industriels (usine Prayon à Trooz, par exemple), aujourd'hui désertés, dont les infrastructures pourraient être recyclées dans le cadre du développement de nouvelles activités. Une voie ferrée ancienne (ligne 37), toujours en service malgré la suppression de certaines gares, pourrait être revalorisée dans une optique d'intermodalité train-auto-vélo. A quelques kilomètres de l'agglomération liégeoise, il s'agit donc d'un véritable poumon vert à haute valeur patrimoniale, dont la protection et la mise en valeur sont souhaités.¹

Le potentiel touristique fait d'ailleurs l'objet de publications spécifiques. Nous en citerons deux, parmi les plus récentes et les plus détaillées, toutes deux consacrées à un site exceptionnel, classé Natura 2000, qui domine la Basse-Vallée de la Vesdre : Bois-les-Dames. Ces deux textes faisant la promotion du même site nous semblent d'autant plus intéressants qu'ils émanent d'une part d'une revue consacrée aux déplacements automobiles, d'autre part d'une commune en faveur de la future autoroute.

Il s'agit d'une part de l'article en forme de coup de cœur publié par la revue *Touring Explorer*, mensuel sous-titré « Auto-Trafic-Tourisme-Loisirs »² (n° 151, juin 2007). Extraits : « A 10 km de Liège, on pourrait soudain se croire en Afrique (...) C'est la savane (...) L'illusion est totale (...) Ce paysage unique résulte d'un phénomène de mutation naturelle.

Jusque dans les années 70, l'ancienne usine Prayon produisait du plomb, du zinc et du cadmium (...) De ce fait, la colline est devenue chauve. Mais la nature ne s'est pas déclarée vaincue. Des années après la fermeture de l'usine, s'est développée ici une flore adaptée à ce sol souillé. La vue est hallucinante. A côté des prés s'étend une véritable steppe entrecoupée de haies, parsemée de bruyères et d'herbes folles, de gazon anglais, de graminées

¹ www.lepur.geo.ulg.ac.be

² *Touring Explorer*, « Auto-Trafic-Tourisme-Loisirs », n°151, juin 2007

telles que la fétuque des moutons et les simples agrostides, avec quelquefois un petit arbre ou un buisson rabougri. Les amateurs de plantes y vont à la recherche de la pensée calaminaire, du tabouret calaminaire, du silène enflé ou des fougères aigles. Au fur et à mesure que les reliquats de métal disparaissent, le bois reprend vie. »



Et d'autre part de la brochure éditée par l'Echevinat de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et de la Qualité de la Vie de Chaudfontaine, commune qui s'est déclarée en faveur de la construction de l'autoroute CHB. L'article, ponctué de photos, signale l'appartenance du site au réseau Natura 2000, un ensemble de sites protégés au niveau européen, protection basée sur deux directives de l'Union Européenne : la « directive protection des oiseaux » (1979) et la directive « protection des habitats et autres groupes d'espèces » (1992). La commune de Chaudfontaine dispose de 205,57 ha repris dans le réseau Natura 2000, dont 138,48 rien que pour la Basse Vallée de la Vesdre. Il s'agit donc d'un site exceptionnel, riche en faune et en flore : « Le site de la Basse-Vallée de la Vesdre compte les plus vastes sites calaminaires de Belgique ainsi que la plus importante population de papillons appelés « Petits nacrés » de Wallonie», annonce la brochure, - qui souligne également qu'une continuité verte est assurée d'est en ouest par un massif forestier et par des « haies, drèves de diverses essences, ensemble de grands arbres isolés, arbres remarquables et d'alignement, vergers... »³ Un projet de valorisation du patrimoine forestier a d'ailleurs été réalisé dans le cadre du PCDN (Plan Communal de Développement de la Nature) avec le soutien de la Division de la Nature et des Forêts du Ministère de la Région Wallonne, en

³ Echevinat de l'Aménagement du Territoire, de l'Environnement et de la Qualité de la Vie, Cellule de coordination du PCDN, avenue du Centenaire, 14, 4053 Chaudfontaine - www.chaudfontaine.be

particulier s'agissant de Bois-les-Dames, avec la construction d'un Pavillon Forestier dévolu à l'observation de la faune et de la flore et ouvrant sur une vue étendue et un paysage spectaculaire.

Si le projet de nouvelle infrastructure autoroutière de la Région Wallonne se réalise comme prévu dans la Basse-Vallée de la Vesdre, depuis les hauteurs de Cerexhe-Heuseux (pays de Herve) jusqu'au plateau de Beaufays (contreforts de l'Ardenne) situé sur la commune de Chaudfontaine, la vue depuis le Pavillon Forestier de Bois-les-Dames butera sur le viaduc principal de la liaison CHB et sur un importante échangeur situé sur la colline en face.

1.2 Le Tracé

La liaison Cerexhe-Heuseux-Beaufays consiste à relier les autoroutes E40 (Bruxelles-Aachen) et E25 (Liège-Luxembourg) à l'Est de l'agglomération liégeoise sur les territoires des communes de Sprimont, Chaudfontaine, Trooz, Fléron et Soumagne.



Elle a pour but de terminer le contournement complet de la ville de Liège. Il est prévu que ce raccordement prenne la forme d'une autoroute comprenant deux bandes de circulation (avec possibilité d'en rajouter une troisième) dans chaque sens sur une longueur de 12,5 km.⁴

Elle comprendra :

- Autoroute de 2 X 2 bandes (éventuellement 2 X 3 bandes).
- Profil en travers de 35 mètres de largeur (assiette de l'autoroute) auquel il faut ajouter les aménagements d'accompagnements (talus, merlons, murs antibruit, ...).
- Deux échangeurs d'extrémité (E25 et E40).
- Quatre échangeurs intermédiaires :
 - Echangeur de la croix Michel (en liaison avec la N62).

⁴ S.A. PISSART VAN DER STRICHT, projet de liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux – Beaufays. Etude d'incidences sur l'environnement, Esneux, février 2007, p.5.

- Echangeur de Fléron (en liaisons avec la N621).
- Echangeur de Rétinne (en liaisons avec la N3).
- Echangeur de Chaudfontaine
- Viaduc de la Vesdre (1600 m de long à 80 m de haut).
- Viaduc de la Waltine (340 m de long à 50 m de haut).
- Viaduc couvert de la Gargonade (210 m de long à 40 m de haut).
- 7 tranchées couvertes (Bois le Moine, Gargonade sud, Gargonade nord, Fléron, Rétinne et Terril).
- 26 autres ouvrages (supérieurs, inférieurs, passerelles, ...).
- 7 bassins d'orage ou bassins tampons accueillant les eaux de ruissellement pour traitement et temporisations avant rejet.
- 13 ronds-points pour sécuriser et fluidifier divers carrefours à proximité du projet.
- Un Ravel (pour la circulation à vélo) sur toute la longueur.

Le tracé de la liaison n'a pas été significativement modifié depuis l'inscription d'une zone de réservation au plan de secteur. Toutefois, dans les années 1990, une route à deux bandes plus proche du relief a été envisagée par le ministre Lebrun.

Le projet est vu par ses promoteurs comme un « projet intégré » qui ne prône pas le « tout à la voiture », mais qui a pour but final de connecter entre eux des réseaux relatifs à différents modes de transports. L'inscription d'un Ravel le long d'un tracé est présenté par les promoteurs du projet comme un argument de poids.

2.HISTORIQUE ET CONTEXTE

2.1Historique

Le projet d'une liaison autoroutière entre Cerexhe-Heuseux et Beaufays naît dans la foulée des grands projets autoroutiers de l'après-guerre. Le tracé en est inscrit au plan de secteur fin 1973. En 1976, le tracé de cet axe a été requalifié en zone de réservation sur le plan de secteur, ce qui signifie qu'aucun permis d'urbanisme n'a pu être accordé depuis cette date dans cette zone. Les riverains vivent donc depuis plus d'une trentaine d'année sous la menace de l'autoroute, avec l'incertitude que cela suppose quant à la valeur et l'avenir de leur bien (opportunité ou non de transformer ou de vendre). De 1977 à 1981, Guy Mathot (PS) étant ministre des Travaux Publics, un coup d'accélérateur est donné au projet par l'acquisition, par le ministère des Travaux Publics, d'une partie des biens immobiliers situés dans la zone de réservation. La zone de réservation sera confirmée en 1982 et inscrite au plan de secteur en 1987, malgré un avis défavorable de la Commission Régionale d'Aménagement du Territoire (CRAT)⁵ Dans les années 80 apparaissent les premières obligations relatives aux évaluations des incidences sur l'environnement, d'abord imposées par le droit wallon, puis par le droit européen⁶.

En 1986 commence le long et coûteux chantier de la liaison E40-E25 à Liège, dit « tunnel sous Cointe », réalisation considérée comme prioritaire qui relie l'échangeur de Loncin (E40) à l'autoroute des Ardennes (E40) et contribue à diminuer le trafic de transit sur les quais de la Dérivation à Liège tout en étant considérée comme axe européen visant à compléter le réseau entre Amsterdam et Rome⁷. La liaison CHB est pendant ce temps à l'arrêt. En 1987, une pétition de 2500 signatures contre la liaison CHB est remise au Ministre de l'Aménagement du Territoire Liénard, opération menée par le principal comité d'opposants à la liaison CHB, à savoir le Groupement Cerexhe-Heuseux-Beaufays, qui acquerra par la suite (en 1996) la personnalité juridique lui permettant d'ester en justice.

En 1988, les Travaux Publics sont régionalisés et le Fonds des routes, né en 1952 pour accélérer la réalisation des grands chantiers via un régime financier favorable, disparaît, ce qui ralentit la réalisation des infrastructures, jusqu'au décret du 10 mars 1994 qui instaure une société de financement complémentaire : la SOFICO, qui ne peut intervenir que dans le fi-

5 DAWANCE Sophie, GEERTS Alain et SAUR Léon, Liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux-Beaufays (E40/E25) : La liaison de trop ? site Internet d'Inter-Environnement Wallonie, consulté le 20 juin 2008.

6 Directive 85/377 CEE du Conseil du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, J.O.C.E. L 175, 5 juillet 1985.

7 Direction générale des Autoroutes et des routes (D.G.1) Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports et SOFICO, Au travers de Liège par la liaison E40-E25, Namur, MET, coll : « Les cahiers du MET – collection Techniques, 2000

nancement des projets reconnus comme « chaînons manquants dans le réseau transeuropéen (TEN : Trans European Network) »⁸

Fin 1999, la ville de Liège reçoit un plan de stationnement élaboré par le bureau suisse Transitec qui insiste sur l'importance de la réalisation de la liaison CHB, pour « fermer » le « ring » liégeois et améliorer les déplacements dans et aux alentours de la ville. La « fermeture » en question ne serait complète que si l'on construit de surcroît, après CHB, une liaison supplémentaire qui prolongerait CHB à partir de l'E25 vers la Meuse et l'E42 dans un axe Tilff-Seraing, au travers du massif forestier du Sart-Tilman.⁹

En 2000, presque 15 ans après le début du chantier, la liaison « sous Cointe » est inaugurée, moment saisi par le Ministre des Travaux Publics, Michel Daerden, pour annoncer son intention de réaliser la liaison CHB. L'opposition du parti Ecolo, présent dans le gouvernement wallon jusqu'en 2004 et dans le gouvernement fédéral jusqu'en 2003 ralentira le dossier.

En 2003, une étude réalisée par le bureau Stratec montre que la liaison CHB capterait un trafic à 97% local (et non de transit européen comme annoncé) et offrirait un gain de temps peu élevé (1,5%) aux usagers de transit et un gain en kilomètres quasi nul. Certains axes locaux seraient sans doute soulagés mais d'autres verraient croître leur circulation.¹⁰

Le 29 avril 2004, le Parlement européen inscrit le projet de liaison CHB dans le réseau transeuropéen de transport (TERN). Les Ecolos perdent les élections régionales de juin 2004 et quittent le Gouvernement wallon, qui déclare son intention de réaliser la liaison CHB.¹¹

Le décret wallon du 3 février 2005¹² modifie l'article 23 du Code Wallon d'Aménagement du Territoire (CWATUP) de sorte qu'il ne soit plus nécessaire de réviser le plan de secteur pour permettre la construction d'infrastructures comme l'autoroute A605 (nom de la liaison CHB). Ce décret dit « RESA » ou « de simplification administrative » constitue une étape importante dans la concrétisation du projet autoroutier. Les premiers budgets nécessaires aux différentes études en vue de la réalisation du projet sont débloqués.¹³

Le projet inquiète cependant les édiles liégeois qui craignent que la liaison CHB ne favorise l'étalement urbain au préjudice de la ville de Liège, déjà en perte d'habitants. Le Bourgmestre Willy Demeyer et l'Echevin de l'Urbanisme Michel Firket déclarent que la ville

8 Décret du 10 mars 1994 relatif à la création de la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures, Article 2 alinéa 5, M.B. 1^{er} avril 1994.

9 BODEUX Philippe : « L'étude Transitec est achevée : en avant la mobilité ! » Le Soir, 12 novembre 1999, p. 20.

10 Site de Stratec : <http://www.stratec.be/> consulté le 20 juin 2008 et LAMARCHE Caroline, « Mobilité durable ou maladie durable : le cas de l'autoroute Cerexhe-Heuseux-Beaufays », le Soir, 7 juin 2006, p. 16.

11 Gouvernement wallon, Déclaration de politique régionale 2004-2009, p.100, <http://gov.wallonie.be/code/fr/text.asp> consulté le 20 juin 2008.

12 M.B. 1^{er} mars 2005.

13 WAUTERS Laurence, « Nouvelle étape », Le Soir, 16-17 avril 2005, p. 27.

veillera à empêcher que « les communes et les promoteurs fassent n'importe quoi. »¹⁴. Cette position sera réaffirmée dans la déclaration de politique général du Collège communal de Liège, le 29 janvier 2007¹⁵.

Fin janvier 2007, l'étude d'incidence est achevée par le bureau Pissart Vander Stricht, qui avait été désigné en mai 2006 pour réaliser cette étude. L'étude d'incidence est communiquée au Ministère de l'Équipement et des Transports (MET) qui y intègre ses réponses aux remarques et suggestions émises par l'étude.

Le 19 avril 2007, le Gouvernement wallon charge officiellement la SOFICO de réaliser la liaison CHB. Le coût de la liaison, primitivement plafonné à 180 millions d'euros, est à cette occasion ré-estimé à 400 millions d'euros (250 sur le site du MET), somme annoncée dans la presse¹⁶. La demande de permis d'urbanisme a été introduite le 14 mai 2007¹⁷. L'enquête publique débute le 18 juin 2007 et s'achève le 18 août 2007. De nombreux riverains (1600 environ) écrivent aux communes pour signaler leurs remarques ou marquer leur désapprobation. Leurs réclamations sont basées sur l'examen des plans exposés dans les communes et de l'étude d'incidence (900 pages).

2.2 Contexte: la mobilité au niveau national, régional et local

2.2.1 National

2.2.1.1 Etat des lieux

La Belgique ainsi que tous les pays développés a connu depuis 1960 un accroissement considérable de sa mobilité en général tandis que la part relative de la mobilité offerte par les transports publics se réduisait (fermeture des gares intermédiaires sur certaines lignes ferroviaires, suppression du tram à Liège en 1967, etc.) De plus, la position de la Belgique la situe comme un carrefour européen, et son territoire se voit abondamment traversé par des transporteurs de plus en plus nombreux depuis l'ouverture des frontières de l'Europe à de nouveaux pays (d'où la vocation « internationale » revendiquée par les politiques pour la liaison CHB par exemple.)

Au vu de la demande croissante de mobilité, les pouvoirs politiques ont jusqu'ici apporté comme seule réponse une augmentation des infrastructures routières, sans que celle-ci soit intégrée dans un plan global de mobilité. Cette évolution du « tout à la route » n'a fait que

14 LAMBERT Eddy, « La liaison CHB inquiète la ville », Le Soir, 20 janvier 2006, p.12.

15 http://www.liege.be/projetdeville/liege_29012007_declaration_de_Politique_Generale_pdf consulté le 20 juin 2008.

16 MOREL Pierre, « La facture de l'A605 grimpe à 400 millions », Le Soir, 20 avril 2007, p. 11.

17 MOREL Pierre, « CHB : permis déposé », Le Soir, 15 mai 2007, p. 13.

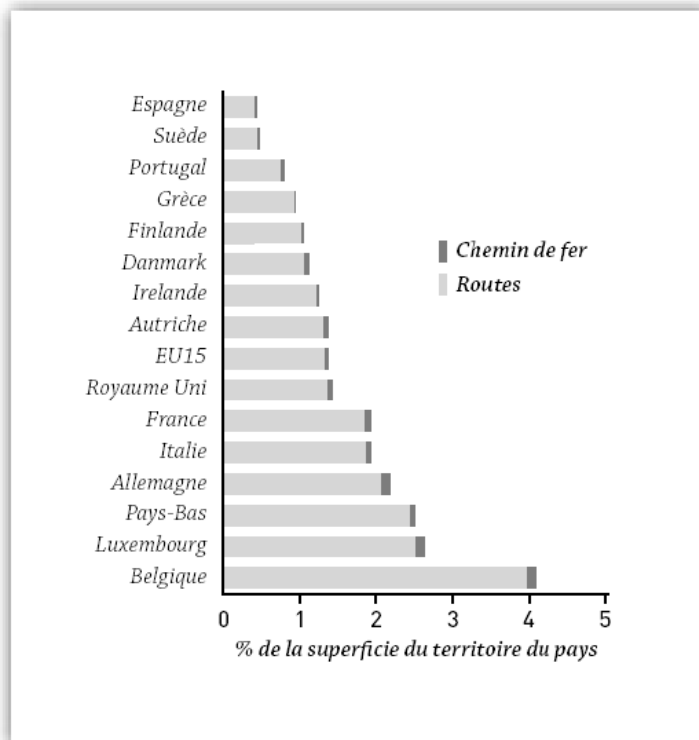
marginaliser les autres modes de transports, que l'on souhaite réinvestir, fort tardivement, à l'heure actuelle.

Entre 1970 et 2000, la longueur du réseau autoroutier belge a augmenté de 314%¹⁸.

Si l'on regarde le graphique suivant, l'on observe que la Belgique dispose d'un pourcentage de routes bien plus élevé que les autres pays de l'Union européenne.

Figure 1 : pourcentage du territoire couvert par une infrastructure de transport

(source : EEA - European Environment Agency, 2003).



Le tableau suivant compare la situation de la Belgique avec celle de la Hollande qui a une densité de population légèrement supérieure, mais aussi avec celle de l'Europe. Comme on peut le voir, la Belgique bat tous les records de densité.

¹⁸ Inter-Environnement Wallonie, nouvelles infrastructures routières et développement durable : l'impossible mariage, dossier IEW, octobre 2005, p. 8.

Tableau 2 : population, superficie et réseau routier*(sources : EEA, Eurostat et www.Belgique.be)*

	<i>Belgique</i>	<i>Hollande</i>	<i>Europe</i>
<i>Superficie (km²)</i>	32.500	41.500	3.236.200
<i>Population (millions)</i>	10,3	16,2	378,7
<i>Densité de population (hab/km²)</i>	316	390	117
<i>Longueur totale du réseau routier (1000km)</i>	149	126	3.789
<i>Densité du réseau routier (km/100km²)</i>	458	303	117
<i>Densité du réseau routier (km/1000hab)</i>	14,5	7,8	10,0

2.2.1.2 Conséquences et perspectives : effet d'appel, péri-urbanisation, exode urbain

Toute nouvelle infrastructure appelle le trafic. C'est l'effet d'appel, ou l'effet d'aspiration. Dans un premier temps se produit une sorte d'auto-équilibre, le trafic se répartissant sur les différentes voiries neuves. Cependant, l'effet de pénétration de ces infrastructures produit une péri-urbanisation, à savoir un exode vers la périphérie « verte. » Les campagnes se construisent : lotissements, centres commerciaux, zonings. La ville, de son côté, perd des habitants, les plus nantis, ceux qui se « mettent au vert » ou qui se déplacent pour travailler dans les zonings périphériques – c'est le cas de Liège, mais aussi d'autres villes de Belgique, tant en région bruxelloise que flamande. Actuellement on assiste à l'encombrement croissant des voies secondaires et des localités de petite et moyenne importance, en raison de cette péri-urbanisation.

On constate que, la demande de mobilité allant toujours croissant, le degré d'utilisation du nouveau réseau rejoint vite celui existant et le soulagement est donc de courte durée. Ainsi, entre 1980 et 2000, la longueur du réseau routier a augmenté de 18,5% tandis que le trafic (véhicule/km) a quant à lui augmenté de 87,7%¹⁹ ! La construction de nouvelles infrastructures routières apparaît donc de plus en plus comme une réponse insuffisante et à très court terme pour ce qui concerne les problèmes de saturation du réseau.

2.2.2 Régional

Au début des années 70, la Flandre et la Wallonie ont bénéficié d'un montant d'investissement comparable (31 milliards de francs en 1973 et 1974). La gestion à long terme de ces sommes a été négligée au profit du rééquilibrage permanent : ainsi, en principe, un kilomètre d'autoroute à Namur est dupliqué par un kilomètre d'autoroute à Bruges. De même, pour chaque milliard de francs accordés au nouveau port de Zeebrugge, la Wallonie obtient, jusqu'en 1976, un milliard de franc d'investissement public sur son territoire.

¹⁹ Inter-Environnement Wallonie, nouvelles infrastructures routières et développement durable : l'impossible mariage, dossier IEW, octobre 2005, p. 14.

En Wallonie, l'affectation de ces sommes n'a pas provoqué la renaissance attendue, en raison du déclin de la sidérurgie wallonne, des problèmes sociaux qui y sont liés, et de l'incapacité de la classe politique wallonne à s'accorder sur un projet francophone commun. Les injections d'argent n'ont eu qu'un effet apaisant de courte durée, la vision à long terme a manqué, des dépenses importantes ont été consenties sans commune mesure avec les besoins réels, on ira jusqu'à parler de « Grands Travaux Inutiles » - une émission du journaliste Jean-Claude Defossé sur la RTBF. De cette époque date, par exemple, l'éclairage complet des autoroutes.

Selon Jean-Yves Huwart, journaliste économique à Trends-Tendances, les moyens financiers à la disposition de la Région Wallonne ont servi à financer trois types principaux d'action :

- secourir et recapitaliser les entreprises en difficulté,
- gonfler la fonction publique pour absorber le flot des chômeurs,
- et « recouvrir de béton les villes et la campagne wallonnes. »²⁰.

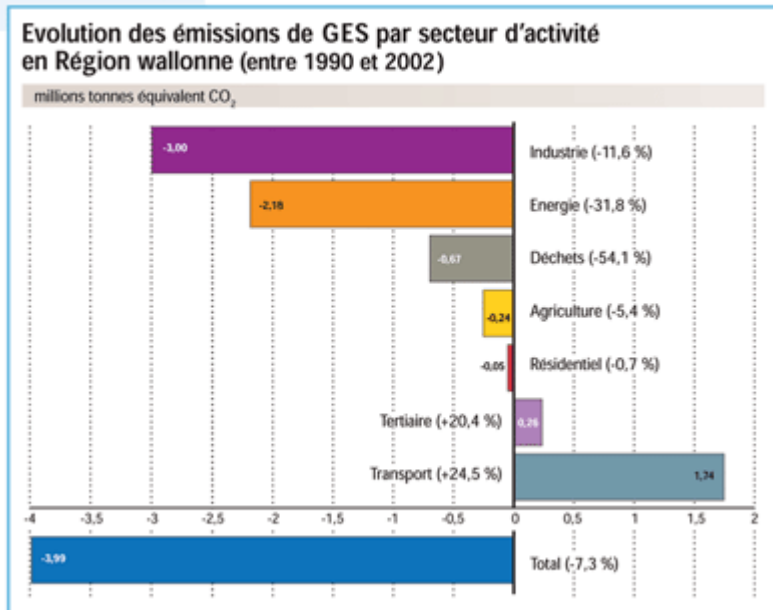
Actuellement, bien que la Wallonie dispose d'un réseau routier particulièrement dense, le développement des infrastructures routières se poursuit. L'objectif est d'une part, de réaliser « les chaînons manquants européens » et d'autre part de réaliser des contournements et des traversées de localités. Sont prévus, outre CHB, le contournement de Couvin, le doublement autoroutier de la N5/E420 au sud de Charleroi, ainsi que les contournements de Vielsalm et de Spa, à travers des massifs forestiers.

Comme partout ailleurs, l'usage de la voiture en Wallonie participe au gaspillage de l'espace urbain, consomme énormément de ressources et est un poids lourd pour l'environnement. La pollution qu'elle produit constitue une menace pour le patrimoine historique et naturel mais aussi et surtout pour la santé (pollution atmosphère et bruit). En effet, le trafic routier est responsable d'une part croissante des rejets polluant l'atmosphère : CO₂, Nox, plomb, hydrocarbures, composés organiques volatiles...

Le CO₂ n'est pas directement nocif pour la santé humaine, mais il est le principal gaz à effet de serre émis sur le territoire régional. Les experts de l'environnement au niveau de la Communauté européenne précisent qu'entre 1990 et 1999 les émissions de CO₂ ont diminué dans tous les secteurs, sauf dans celui des transports, où elles ont augmenté de 15% (principalement imputable à la voiture individuelle).

20 HUWART Jean-Yves, « Le second déclin de la Wallonie – En sortir », éditions Racine, 2007, p.30.

FIGURE AIR 1-5



Un autre point à signaler, s'agissant de la Région Wallonne, est la fiscalité. Celle-ci est jusqu'à présent favorable à l'étalement urbain et à la péri-urbanisation.²¹ En effet, les communes tablent en grande partie sur les revenus de la fiscalité pour financer leurs investissements. Il s'agit de ce que l'on appelle les « additionnels » au précompte immobilier et à l'impôt des personnes physiques. Ces revenus sont largement liés à l'urbanisation du territoire communal. Ce sont les lotissements, surtout haut de gamme, qui sont fiscalement les plus porteurs, et les communes les plus riches de Wallonie – telle Chaudfontaine, dans la région qui nous occupe – sont en effet les plus résidentielles et celles qui comptent le plus de résidents âgés... Autrement dit, les communes sont poussées à urbaniser leur territoire pour se doter de moyens financiers. Cette source de recettes est à court terme, puisqu'à moyen et long terme l'urbanisation produira des coûts, entre autres pour la maintenance de l'infrastructure. De plus, une telle fiscalité favorise la concurrence entre les communes (Chaudfontaine – Trooz, par exemple, qui sont voisines, l'une « riche » et l'autre « pauvre ») et non leur solidarité. Enfin il faut souligner l'impact environnemental de cette péri urbanisation ainsi que son coût social, puisque ce n'est pas la création d'habitat social qui est récompensée financièrement. Inter-Environnement Wallonie a attiré à plusieurs reprises l'attention sur les effets pervers d'une telle fiscalité qui va à l'encontre d'un aménagement du territoire respectueux du développement durable. Le ministre André Antoine, en charge du Logement, de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire est bien décidé, lui, à aller de l'avant et à tirer rapidement parti des terrains encore constructibles. Dans ce but, il a prévu des

²¹ Acte Ecologique.be, « Pour un pacte écologique belge », éd. Luc Pire, p. 100.

« punitions » pour les communes qui ne se montreraient pas assez rapides à la détente²². Parmi elles, la commune de Trooz, au passé industriel révolu et à l'aspect encore très vert, qui se trouve donc prise entre le projet d'autoroute CHB et l'obligation de s'urbaniser davantage sous peine de sanctions. « Je souhaite que le fric devienne brique le plus rapidement possible » dit André Antoine²³. Tout un programme.

2.2.3 Local

2.2.3.1 Liège : Centre et périphérie – Présence ou absence de PCM – Absence d'étude globale.

Au niveau local, la région de Liège se caractérise par une rivalité entre la ville de Liège proprement dite et sa périphérie. Le projet d'une « communauté urbaine » qui rassemblerait les forces du centre et de la périphérie n'a pas encore vu le jour, essentiellement pour des raisons politiques et de baronnie locale. Les dispositions en matière de mobilité se prennent actuellement sans concertation commune, sans étude globale – c'est un des principaux reproches adressés par les opposants au projet de liaison CHB, reproche qui sera confirmé par l'avis de l'Europe rendu en mai 2008. Il existe, dans certains cas et depuis peu, un PCM (Plan communal de mobilité). Les communes de la périphérie, ne disposent pas à ce jour de PCM, même si la commune de Fléron semble bien avancée dans cette voie et dispose de nombreux documents sur le sujet. La ville de Liège a un PCM depuis février 2004, assorti d'un PDS (Plan de déplacement et de stationnement). Le PCM a pour but d'assurer une gestion rationnelle des différents modes de transport et une accessibilité diversifiée et sécurisante visant à assurer une meilleure qualité de vie et de ce fait maintenir voire attirer de nouveaux habitants dans la ville. De plus il vise aussi à limiter les nuisances dues au trafic de transit par les transporteurs routiers, condition indispensable à la renaissance et au bien être de la ville.

Il est intéressant de constater que les deux communes les plus avancées en matière de réflexion sur la mobilité (Liège et Fléron) sont également celles qui se montrent les plus réservées dans leur acceptation du projet de liaison autoroutière. Ainsi la Ville de Liège a assorti son accord au projet de nombreuses réserves visant à empêcher une péri-urbanisation galopante et une nouvelle saignée de la ville²⁴, et la commune de Fléron, à majorité PS-Ecolo, demande, elle, un moratoire sur le projet CHB.

22 DANZE Hugues, « une brique dans le ventre », Le Soir, 06 décembre 2007 consulté le 10 juin 08

23 Idem.

24 Lettre du collège communale de la ville de Liège, objet : avis de la Ville de Liège quant au projet de liaison CHB et à son étude d'incidence sur l'environnement, 16 août 2007.

2.2.3.2 La politique urbanistique liégeoise des années 50 à nos jours, ses échecs, ses limites sur le plan de la mobilité.

2.2.3.2.1 Une politique urbanistique désastreuse

S'agissant de la politique urbanistique, elle a fait des ravages dans les années cinquante, soixante et septante. Le phénomène a touché Bruxelles et d'autres grandes villes belges, et particulièrement Liège. A l'époque, certains hommes politiques et promoteurs rêvaient de métamorphoser nos villes en mégalopoles américaines à coup d'autoroutes urbaines et de constructions en hauteur, à l'heure même où la sidérurgie entamait un dramatique déclin. A Liège, de nombreuses maisons de maître ont été démolies au profit d'immeubles inesthétiques et des voies rapides ont remplacé les berges de la Meuse et de sa Dérivation. Aujourd'hui, le patrimoine architectural est en voie de restauration, mais les dégâts sont là et la qualité de la vie en a considérablement pâti. Surtout, cette ville encore prospère à la fin des années quatre-vingt, a dégringolé : en 1977, Liège était la sixième ville la plus riche de Belgique. En 2000, elle se retrouve à la 71^e place, avec un taux de chômage deux fois plus élevé que la moyenne européenne (20% et plus de 28% dans le centre-ville) et un taux d'insécurité parmi les plus élevés d'Europe. En trente ans, avant l'année 2000, la ville de Liège a perdu 30% de sa population. Et entre janvier 2002 et janvier 2005, le nombre de demandeurs d'emploi dans l'arrondissement de Liège a crû de presque 10.000 unités.²⁵

2.2.3.2.2 Les pôles de reconversion actuels

Quelques pôles importants de reconversion sont cependant presque opérationnels : l'aéroport de Bierset et la nouvelle gare TGV des Guillemins. Presque... car l'aéroport de Bierset est loin d'être géré de manière optimale et ne recueille pas le succès escompté, par ailleurs aucun réseau de transport public ne le dessert... ce qui rend son accessibilité très problématique. Quant à la prestigieuse gare construite par l'architecte Calatrava, elle s'élève actuellement au milieu d'un chancre que personne ne s'accorde encore à aménager. Autres projets : Le Trilogiport (100 ha à aménager en port fluvial d'importance européenne) Bavière (aménagement du site de l'ancienne hôpital) et Médiacité, un immense complexe immobilier et commercial en voie de construction sur un ancien site industriel. Un projet prometteur... sauf pour la mobilité qui semble décidément la grande oubliée de toutes ces réalisations prometteuses d'emplois. Qui dit emplois dit travailleurs et donc déplacements, le plus souvent en voiture. Or Médiacité se situe en pleine ville, à proximité des « voies sur berges » de la Dérivation qui charrient déjà tant de circulation aux heures de pointe. Médiacité vomira

²⁵ HUWART Jean-Yves, « Le second déclin de la Wallonie – En sortir », éditions Racine, 2007, p.74.

bientôt sur ces voies son nouveau flot de véhicules, ceux-là même dont la liaison CHB, comme la liaison sous Cointe, devrait débarrasser la ville...

2.2.3.2.3 Les transports en commun

Le tram existait à Liège jusqu'en ... 1967. Il a été supprimé à l'heure des autoroutes urbaines. Actuellement le réseau des bus est à ce point saturé qu'un journaliste a pu titrer « Le calvaire de l'usager du TEC » à propos de la ville de Liège²⁶. Sur la place Saint-Lambert on observe aux heures de pointe des bus en double voire en triple file, et partout ailleurs des bus à ce point surchargés qu'ils ne s'arrêtent même plus aux arrêts. Pourtant Liège est la grande ville de Wallonie où la fréquentation des TEC a le plus augmenté depuis 2000. Autre signe du retard pris dans l'action en faveur d'une mobilité alternative : le boulevard d'Avroy, axe principal au cœur de la ville, a été entièrement rénové pour le passage du Tour de France en 2004, mais aucune piste cyclable n'y a été prévue...

Suite à l'action des opposants à la liaison CHB, et à l'élargissement récent de leur combat en faveur d'un réseau structurant de transports en commun à Liège, les politiques commencent, timidement, à évoquer la question des transports en commun. Mais tout cela coûterait fort cher. Un des arguments des opposants à CHB est la proposition d'affecter les 400 millions prévus pour l'autoroute à la mise en place d'un tram... dont la réalisation coûterait sans doute encore davantage (700 millions d'euros selon les estimations). D'autres chiffres laissent rêveurs : ainsi le budget affecté au Ravel (réseau autonome des voies lentes) est de 40 millions d'euros pour 400 kilomètres de Ravel, là où 12,5 km de l'autoroute CHB coûteront 400 millions d'euros au bas mot (un « demi plan Marshall »)²⁷.

2.2.3.2.4 Les réactions politiques

Jusqu'à présent, les politiques se sont mobilisés ... en désordre. Leur action a été paralysée par des conflits de personnalités et de clans politiques. Chacun a son groupe de réflexion : « Le Grand Liège », « L'Avenir du pays de Liège », « Liège Demain », « Liège 2000 », et « Le Groupement de redéploiement économique pour le pays de Liège (GRE) » présidé par le ministre Daerden. Actuellement le projet d'autoroute CHB est présenté, particulièrement par Michel Daerden comme remède à tous les maux et comme pilier du redéploiement économique tant attendu.²⁸

26 LAMOTTE Philippe, dans « Le Vif l'Express » du 2/2/2008, p.89.

27 JAVAUX Jean Michel, « Le gouvernement wallon déchire le pacte écologique », 19 avril 2007, et site du parti écolo, <http://web4.ecolo.be/spip.php?article102>, consulté le 21 juin 2008.

28 MOREL Pierre, « de toute ma force politique », Le Soir, 21 mai 2008.

2.2.3.2.5 L'histoire risque-t-elle de se répéter ?

On ne peut s'empêcher de comparer cet enthousiasme du ministre Daerden et de certains édiles locaux avec celui des bourgmestres et échevins des Trente Glorieuses (années 50 à 80), (l'échevin Lejeune, par ex), responsables du saccage de la ville par la construction de véritables « autoroutes urbaines » et de la fuite des habitants. Les propos sont comparables, le discours est le même... le problème s'est simplement déplacé de la ville à la périphérie. Les effets du « tout à la route » se font d'ailleurs déjà sentir dans les communes des environs de Liège : depuis la construction des autoroutes E40 et E25, l'urbanisation des campagnes a pour effet un afflux de véhicules et des ralentissements importants aux heures de pointe au cœur même des villages (Il suffit de se rendre à Beaufays ou Aywaille, Fléron (sur la Nationale 3) ou Olne, à l'heure de sortie des bureaux, pour s'en rendre compte). Quant à la « liaison sous Cointe », si elle demeure loin de la « saturation » annoncée par le ministre Daerden et les promoteurs de l'autoroute CHB, elle provoque des embouteillages aux différents points de sortie sur la ville même (Angleur, Fragnée, Guillemins, Centre), preuve que cette liaison inaugurée comme partie du réseau trans-européen constitue moins un axe de délestage du transit qu'un axe de pénétration dans la ville même, pour le trafic local. On verra plus loin, en analysant le contenu de l'étude d'incidence sur l'environnement (IEI) que cela risque d'être le cas également pour la liaison CHB.

Car si l'un des objectifs poursuivis par la liaison CHB, comme par la « liaison sous Cointe » est l'amélioration de la qualité de la vie à Liège en la protégeant de l'invasion automobile, force est de constater que de tels axes permettent également un accès automobile plus rapide à la ville et incitent donc les gens à se déplacer davantage...

C'est dans ce cadre confus, où politiques et opposants s'affrontent au coup par coup, qu'arrive l'étape légale de l'Etude d'Incidence de l'Environnement (EIE), outil objectif à la disposition des décideurs en charge, ensuite, d'aménager le projet et de lui faire poursuivre son avancée par le dépôt de Demande du permis d'urbanisme.

3.L'ETUDE D'INCIDENCES ET LA DEMANDE DU PERMIS D'URBANISME.

3.1L'étude d'incidences

L'étude d'incidences sur l'environnement (EIE) est un outil légal de décision, elle consiste en une analyse détaillée et objective du projet, réalisée par un bureau indépendant, en l'occurrence le bureau Pissart – Van der Stricht²⁹. Cette étude s'est terminée en janvier 2007.

Que contient cette étude ? La résumer est pour ainsi dire impossible, en raison de son importance (900 pages). Néanmoins nous en aborderons les sections principales, en indiquant au moyen de références précises, les points considérés comme favorables à la construction de la liaison et les points défavorables. Nous terminerons sur la conclusion, révélatrice, de l'étude.

3.1.1 L'environnement (p. 248)

L'étude d'incidence nous montre plusieurs cartes de sites traversés par le tracé ou se situant à proximité de celui-ci, d'où il ressort que dix sites de grand, voire de très grand intérêt biologique sont situés sur le tracé ou à proximité de celui-ci. Ceux-ci sont classés comme suit :

3.1.1.1 Sites de très grand intérêt biologique

1. Le Trimottet:

Ce site se situe en bordure du pays de Herve, sur le versant d'un des affluents de la Vesdre. Il comprend un ensemble de vallons et de pentes calcaires. On y trouve différents types de végétation, entre autres des pelouses calcicoles, des fourrés et ourlets thermophiles et aussi une hêtraie fragmentaire. Ce site de très grand intérêt biologique abrite aussi des espèces remarquables telles que l'orchis pyramidal, l'orchis militaire, la réglisse sauvage ou encore le compte-venin. On y trouve aussi des pelouses calcicoles de composition variée. Du point de vue faunistique, on notera la présence d'une population de grillons des champs ainsi que d'une trentaine d'espèces de papillons diurnes.

2. La Rochette:

²⁹ S.A. Pissart – Van Der Stricht, projet de liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux / Beaufays : étude d'incidence sur l'environnement, février 2007.

Vaste site calaminaire situé sur le versant sud de la vallée de la Vesdre. Celui-ci est occupé en majeure partie par de vastes pelouses calaminaires dominées par *Agrostis capillaris* et *Viola calaminaria*. On trouve par-ci, par-là de petits arbres rabougris qui confèrent à ce site un aspect de « savane. »

L'intérêt majeur de ces pelouses calaminaires est bien connu suite aux nombreuses publications scientifiques à ce sujet. De même on note la population wallonne la plus importante de Petit Nacré, papillon diurne menacé à l'échelle régionale dont la chenille vit de préférence sur la pensée calaminaire (*Viola calaminaria*). De manière générale, les biotopes calaminaires y sont très originaux et très bien représentés alors que ceux-ci sont très rares en Europe. On notera donc que l'ensemble de ce site possède un intérêt biologique exceptionnel et un nombre élevé d'espèces protégées et de grande valeur patrimoniale.



3.1.1.2 Sites de grand intérêt biologique

1. Le vallon de la Waltinne et le versant gauche de la Vesdre:

Ces vallons forestiers présentent de fortes pentes ou affleurent des rochers et éboulis calcaires et siliceux. On y trouve de remarquables chênaies-hêtraies. Le grand intérêt biologique de ce site est lié à sa non-exploitation forestière. Ce site regorge d'une avifaune très variée tels que fauvette, rouge-gorge, mésange, etc. mais aussi et surtout d'un nombre important d'espèces plus rares ou en déclin en région wallonne tels que pic noir, pouillot siffleur, grimpeur des bois, et bien d'autres encore.

2. Le Bois-les-dames:

Situé sur le versant gauche de la vallée de la Vesdre ainsi que sur son replat, ce site abrite de vastes landes et prairies sur un sol intoxiqué par des déchets industriels d'où la végéta-

tion caractéristique des sites calaminaires : *Agrostis capillaris*, *Festuca rubra* et aussi *Molinia caerulea*, ainsi que deux pelouses à Tabouret et Pensées calaminaires. Ici aussi la végétation d'arbres rabougris et de hautes herbes offre un aspect de savane. (Voir article du Touring club cité p.9.). Au milieu de ce site, on trouve deux pelouses à Tabouret et Pensées calaminaires.



3. Le vallon de Géloury:

Le vallon de Géloury est un versant boisé occupé par des chênaies calcicoles et acidophiles. Celui-ci est composé de différentes strates. Ce site est remarquable du fait de la présence de différentes espèces liées aux milieux humides, en particulier des amphibiens et des reptiles : grenouilles rousses, triton alpestre, orvet, couleuvre à collier, ...

4. Le vallon de la Gargonade:

Comme le vallon de la Waltinne, le vallon forestier de la Gargonade présente de fortes pentes où affleurent des rochers et éboulis calcaires. On y trouve de magnifiques hêtraie-chênaie calcicole qui se prolongent dans le fond du vallon par des fourrés et pairie rudérale.

5. Le vallon du Bay-Bonnet (Fond du Pucet):

Le fond du vallon est principalement occupé par une aulnaie qui se réduit par endroits à une galerie rivulaire.

3.1.1.3 Autres sites d'intérêt biologique

1. L'échangeur de Beaufays (site du futur échangeur):

Friche composée d'une mosaïque de milieux regroupant plusieurs espèces remarquables et protégées, tels que quatre espèces d'orchidées avec pour certaines un nombre élevé d'effectifs (plusieurs centaines de pieds). On y observe aussi une lande à callune, des points d'eau, mais aussi des espèces animales tels que la grenouille rousse, le triton alpestre, l'orvet, le blaireau ainsi que de nombreux passereaux.



2. Les friches industrielles de Micheroux:

Friche correspondant à d'anciens bassins de décantation essentiellement recolonisés par des robiniers et des bouleaux. On y trouve aussi quelques arbres âgés pouvant être considérés comme remarquables. Ce lieu sert aussi de refuge à certaines espèces animales comme celles citées au point précédent.

3.1.1.4 Sites partiellement ou totalement détruits (7 dans l'état actuel du projet) :

- Site de l'échangeur de Beaufays (en totalité)

- le vallon de la Waltinne et le versant gauche de la Vesdre (partiellement)
- le vallon du Géloury (partiellement)
- la pelouse calcaire située au sud du Haras de la Rochette (en totalité)
- le Trimottet (partiellement)
- le vallon de la Gargonade (partiellement)
- le vallon du Bay-Bonnet au lieu-dit « Fond du Pucet » (partiellement)

3.1.1.5 Natura 2000

Un site Natura 2000 candidat à été proposé sur le territoire concerné, il est intitulé « Basse vallée de la Vesdre ». Celui-ci s'étend bien au-delà de la zone d'étude, mais, en raison du projet d'autoroute, certaines parties incluses dans la zone d'étude n'ont pas été retenues par le Gouvernement wallon dans le périmètre Natura 2000 transmis à la Commission Européenne. Le projet CHB touche actuellement 2700m² du site Natura 2000 de la Basse Vallée de la Vesdre à l'extrême sud de l'échangeur de Chaudfontaine.

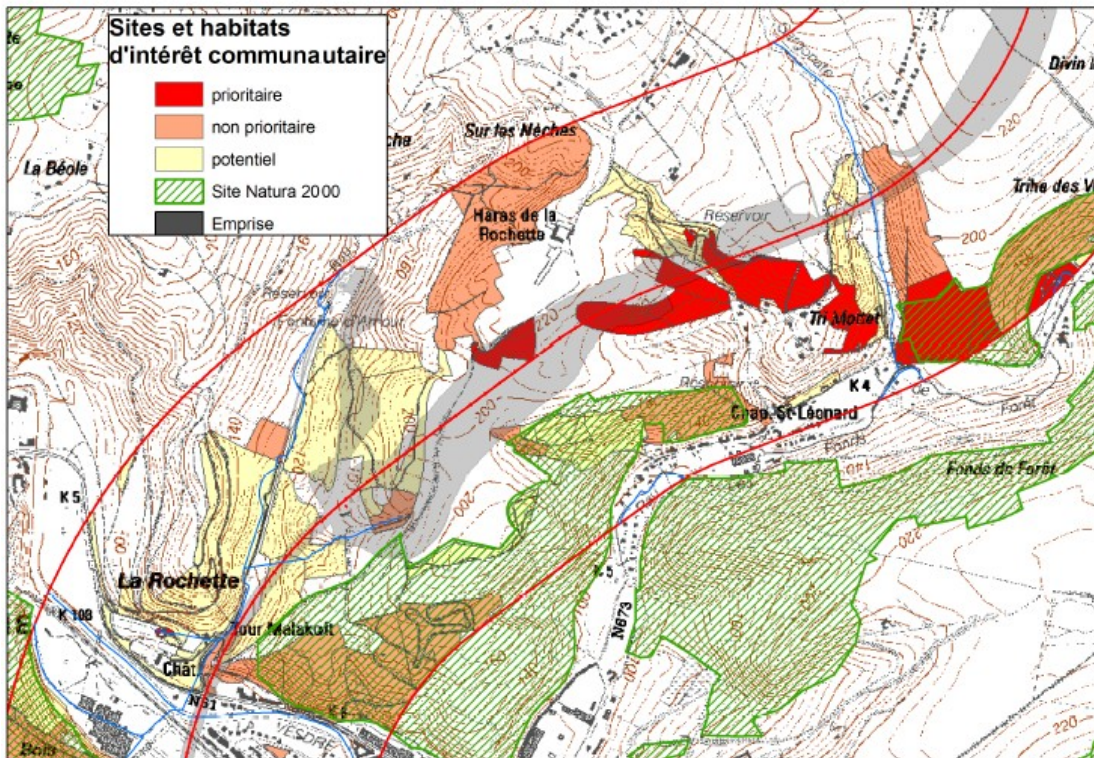
Si le site concerné abrite un type d'habitat naturel prioritaire, ce qui est le cas de CHB avec les zones Natura 2000, et s'il n'existe pas de solutions alternatives à la réalisation du projet, l'Etude d'Incidence signale que seules peuvent être invoquées pour la réalisation d'une infrastructure « des raisons liées à la santé de l'homme, à la sécurité publique, ou à des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement. » (p. 270).

L'Etude d'Incidence précise par ailleurs que des mesures compensatoires seront prises par le maître d'ouvrage « pour assurer la cohérence du réseau Natura 2000. »

On ne voit pas ce qui, sur le plan de l'environnement, pourrait représenter un point positif dans le dossier CHB. Les atteintes sont très importantes et irréparables. Les détails fournis par l'étude couvrent également le bouleversement infligé à la faune, à l'avifaune et à la flore, et nombre de remarques et recommandations expriment le souci de les préserver quand c'est possible et de prévoir des mesures de compensation (tunnels pour gibier, catadioptrés dissuasifs, etc.)

Figure II.6.1.14.

Localisation des habitats d'intérêt communautaire et des sites Natura 2000 présents en rive droite de la Vesdre.



3.1.1.6L'agriculture et la sylviculture (p. 413)

Quel que soit le tracé définitif du projet, celui-ci ne pourra être mis en œuvre sans provoquer la perte de minimum 120 hectares de terres agricoles. Cette superficie comprend uniquement l'emprise directe du projet. A cela devront sûrement être rajoutés les terrains qui deviendront inexploitable ainsi que ceux qui auront été dégradés par le chantier.

Le projet s'inscrivant dans la zone de réservation prévue depuis longtemps au plan de secteur traverse de nombreuses zones non urbanisables. Cette traversée n'est pas sans conséquence sur les zones forestières et naturelles fortement présentes dans la région de Liège. Les problèmes peuvent se poser en termes de conservation de la nature mais également en matière de production forestière.

Selon l'article 1 du CWATUP (Code Wallon de l'Aménagement du Territoire, de l'Urbanisme et du Patrimoine) les autorités publiques doivent respecter « les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité par la gestion qualitative du cadre de vie, par l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources naturelles et par la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager. » De ce principe découle deux choses, la première, que les terrains pouvant être considérés comme

ressource pour la collectivité, sa préservation devrait en être assurée. La deuxième, qu'il est nécessaire de conserver et de développer le patrimoine culturel, naturel et paysager.

L'article 35 du CWATUP précise, lui, que les zones agricoles, outre leurs affectations premières, contribuent au maintien ou à la formation de paysages. Le projet entraînant la disparition de plusieurs zones agricoles ne peut donc pas prétendre, selon cet article, à un tel maintien.

L'étude d'incidence met aussi en avant un rapport de l'Observatoire en Réseau de l'Aménagement du territoire Européen soulignant le fait que si les superficies des terres agricoles restent relativement stables à l'échelle européenne, la Belgique, elle, se caractérise par une forte proportion d'espaces urbanisés par habitant. Ce taux peut être considéré comme un indicateur écologique défavorable et devrait inciter la mise en place d'une politique en faveur d'une gestion plus prudente du sol car les terres non urbanisées sont d'un intérêt incontestable tant sur le plan agricole qu'environnemental. Pour conclure le rapport dit ceci : « la prédominance des terres agricoles en Europe est un atout extrêmement important. (...) il s'ensuit que la protection et la conservation des terres agricoles et des espaces verts en général doivent constituer une priorité élevée, tout particulièrement dans les parties densément peuplées d'Europe ».

Un autre problème lié à la création de CHB est emblématique du retrait des superficies agricoles et forestières. Car à l'inverse des habitats il ne suffit pas juste de dédommager le propriétaire. Pour la sylviculture, certes, il suffit de dédommager le propriétaire pour les terrains qu'il possède ainsi que du matériel forestier qui s'y trouve. En revanche pour ce qui est du domaine agricole, c'est nettement plus complexe, dans la mesure où la terre n'est pas forcément exploitée par le propriétaire. Ainsi, en région herbagère liégeoise, sur environ 58000 hectares de superficie agricole utile seuls 18000 hectares sont exploités en propriété contre 40000 hectares en location. Dans ce cas il ne suffit pas alors de dédommager le propriétaire des terrains, il faut également dédommager les agriculteurs locataires. Par ailleurs, hormis les problèmes fonciers les agriculteurs seront confrontés à une autre série de problèmes :

- L'exploitant agricole qui perd une partie de ses terres verra ses revenus directs baisser suite à la diminution de sa surface de production, mais il perdra également une partie des aides qu'il peut percevoir de la région mais aussi de l'Union Européenne.

- Un projet comme CHB peut compliquer l'accès des agriculteurs aux parcelles qui leur restent, soit en supprimant un chemin d'accès ou alors en supprimant une parcelle qui servait de lien entre les terres exploitables.
- Avec la diminution ces dernières décennies des exploitations agricoles, la taille des parcelles à cultiver a augmenté entraînant des techniques d'exploitation plus rapides et plus rentables. La réalisation de CHB risque de morceler ces parcelles et donc de les rendre trop petites pour être rentables.

Sur 30 exploitants agricoles seule une petite moitié subit des pertes pouvant être qualifiées de limitées (moins de 5 %) tandis que 5 sont touché sévèrement (plus de 25 %). Ici non plus aucun point positif ne se dégage en faveur de CHB.

3.1.1.7 Géologie, hydrologie, pédologie (science des sols) (p. 197)

La liaison n'aura que peu d'effet sur les sols et les sous-sols. En ce qui concerne les modifications d'écoulement dans les bassins traversés, le projet n'augmentera pas les risques d'inondations. L'entièreté de l'eau de ruissellement de CHB sera reprise par un réseau d'égouttage propre à l'autoroute et rejeté ensuite dans l'Ourthe ou la Vesdre.

3.1.2 La mobilité (p. 554)

3.1.2.1 Situation existante :

Au niveau de l'agglomération liégeoise le réseau autoroutier est assez dense avec une formation en étoile (6 branches) qui a pour centre la ville de Liège. A ces branches correspondent l'E40, l'E42, l'E25, l'E313. Celles-ci sont reliées entre elles par la E40 en direction est-ouest, et par la E25 en direction nord-sud.

Ce réseau témoigne d'une très bonne accessibilité de la ville de Liège tant au niveau national qu'international.

Au niveau local, on note qu'il n'existe pas actuellement d'axe structurant qui permette de relier directement les plateaux de Fléron et de Beaufays.

L'analyse du trafic actuel montre que les tronçons les plus chargés autour de la ville de Liège sont parcourus par environ 100 000 véhicules. C'est donc moins que pour la ville de Bruxelles qui elle peut atteindre 160 000 véhicules, mais plus que la ville de Mons qui elle atteint 80 000 véhicules.

3.1.2 Points en faveur de la création de CHB

1. Le trafic de transit nord-sud dans l'agglomération liégeoise peut actuellement s'effectuer par deux axes :
 - * soit par l'A602, c'est-à-dire « la liaison sous Cointe » ;
 - * soit via les quais de Dérivation.

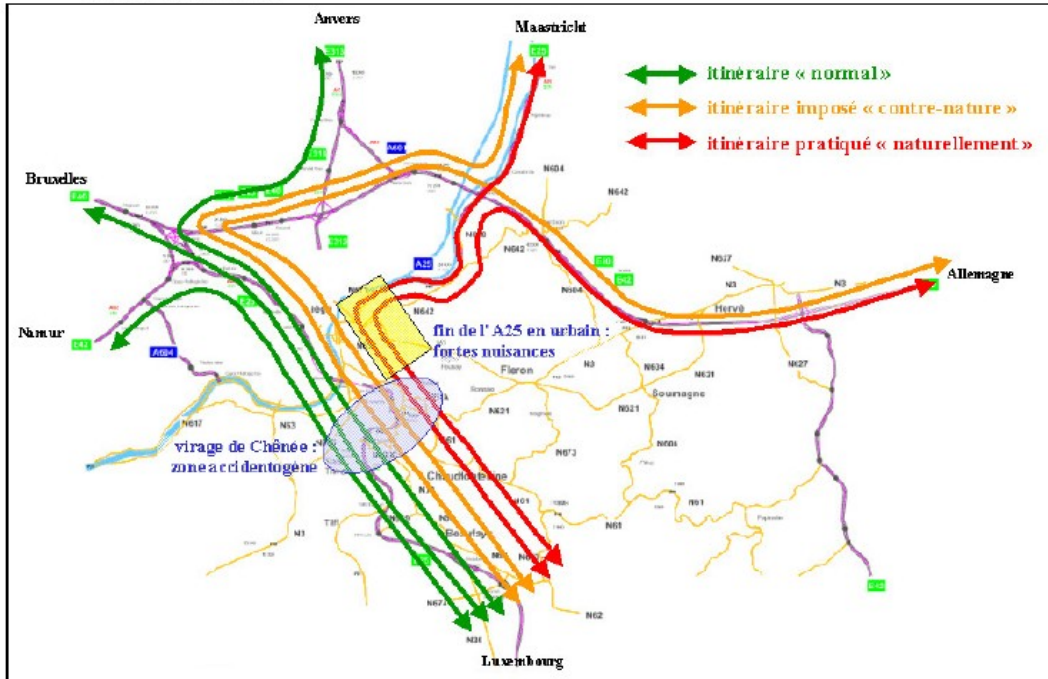
L'étude nous montre le « caractère contre nature » de l'itinéraire imposé pour l'instant, entre le Luxembourg - Maastricht et le Luxembourg – Allemagne. Et ce pour deux raisons, la première est une question de distance. La deuxième est pour une question de relief.

En effet si les poids lourds circulant entre le Luxembourg et Maastricht ou le Luxembourg et l'Allemagne suivent l'itinéraire imposé, c'est-à-dire qu'ils restent sur l'autoroute et ne passent pas par les quais de la Dérivation, ils se voient non seulement obligés de parcourir une distance assez conséquente, mais ils sont également obligés, s'ils viennent de l'est, de descendre dans la vallée de la Meuse à Cheratte, de remonter ensuite vers Ans pour redescendre ensuite vers Angleur puis enfin quitter la vallée en remontant vers Beaufays par Tilff, le tout avec un dénivelé important de part et d'autre. Ce qui, en plus de créer des ralentissements sur ce réseau qui peuvent se révéler dangereux, induit aussi une consommation beaucoup plus élevée de carburant (et donc génère par la même occasion une pollution supplémentaire.)

Pour raccourcir ce trajet et éviter par la même occasion ces pentes importantes, certains camions n'hésitent donc pas à utiliser un autre trajet qui n'est autre que de passer par les quais de la Dérivation au centre de Liège, et ce surtout aux heures de pointes sur l'E40 entre Loncin et Cheratte et dans le tunnel de Cointe.

Le graphique suivant nous montre bien les différents itinéraires.

Figure II.10.1.4.
Itinéraires de trafic.



30

2. Suite à la construction de CHB, les principales voiries desservant la commune de Fléron devraient voir leur trafic diminuer. Il en est de même pour la plupart des quais de la Meuse et de la Dérivation. Mais ces améliorations ne seront effectives qu'à une seule condition : qu'elles soient accompagnées de mesures veillant à limiter le trafic et la vitesse comme préconisé dans le PCM de la ville de Liège.
3. La création de la liaison CHB permettra une amélioration de l'accès à toute la zone sud-ouest de Liège. Comprenant entre autre le Pôle Sart-Tilman depuis le sud-est et inversement vers Verviers.

3.1.2.3 Points contre la création de CHB

1. Si l'on prend le trafic global circulant entre le nord de la ville et le sud, 100 000 véhicules, on constate que 31.000 véhicules proviennent d'un trafic de transit et que 69.000 véhicules proviennent d'un trafic d'échange (véhicule en échange avec le centre de Liège). Cela prouve donc bien que l'A602 (tunnel de Cointe) joue très bien son rôle d'accès au centre ville. De même on constate que sur le trafic global, les véhicules étrangers (pour 50% en provenance de Hollande et d'Allemagne) ne représentent que 4 à 7 %. Le transit « européen » invoqué comme argument majeur pour la construction de la liaison CHB est donc très limité.

2. Sur la liaison CHB, les charges de trafic attendues seront plus faibles du côté de Beaufays que du côté de Fléron. Cela peut s'expliquer par le fait qu'à Fléron se situeront deux échangeurs, ce qui aura pour effet que cette portion d'autoroute aura plus un rôle de liaison locale. Mais l'étude insiste aussi sur le fait qu'il y aura encore localement des points sensibles, voire par endroits des augmentations de trafic. Ainsi :
 - * La traversée de Fléron restera toujours difficile.
 - * Les rues de Sainry et de Trooz seront utilisées comme « raccourci » entre Trooz et Beaufays.
 - * La rue de Bouny sera utilisée comme « raccourci » entre Fléron et l'échangeur de Chaudfontaine.

3. Le tableau suivant nous montre les conséquences qu'aurait la construction de CHB sur le trafic circulant sur la liaison E25-E40 via le tunnel de Cointe :

Tableau II.10.2.5.

Modification du trafic circulant sur la liaison E25-E40 via la tunnel de Cointe.

	Sans liaison	Avec liaison	Différence	
	en uvpl/jour	en uvpl/jour	en uvpl/jour	en %
2000	52.600	51.300	-1.300	-2%
2010	78.100	76.500	-1.600	-2%
2020	82.200	78.900	-3.300	-4%

Source : STRATEC, 2003. *Analyse socio-économique de la liaison Cerexhe-Heuseux – Beaufays.*

Ce tableau est extrêmement intéressant car un des arguments en faveur de la liaison CHB est le soulagement du tunnel de Cointe. Or on constate suivant cette modélisation, qu'après l'ouverture de la liaison CHB le soulagement sera infime (de 2 à 4 % sur 20 ans).

L'évaluation du captage du trafic du tunnel de Cointe par la liaison CHB termine ce point en disant que le maximum de trafic de transit que capterait la liaison sera de 11 % et donc de ce fait 89 % du trafic sera un trafic d'échange avec l'agglomération liégeoise. Ce qui attribue donc comme premier rôle à CHB celui d'un contournement urbain, bien plus que celui d'un axe régional ou européen comme annoncé par les décideurs.

4. Pour ce qui est des autoroutes, les prévisions de trafic suite à la réalisation de CHB devraient être légèrement inférieures à ce qu'elles seraient sans. Cette diminution de trafic

serait notamment liée aux aménagements qui devraient être réalisés dans la traversée de Liège afin d'y limiter le transit.

5. Pour ce qui est des routes, comme cité dans le point 2 du chapitre qui précède (points en faveur de la réalisation de CHB), les principales voiries desservant la commune de Fléron devraient voir leur trafic diminuer. Il en serait de même pour la plupart des quais de la Meuse et de Dérivation, à condition que des aménagements soient apportés sur ces voiries. En effet, l'effet de diminution majeur du trafic sera apporté par les aménagements sur les quais et des mesures de dissuasion. Ce point-ci se termine en concluant que la liaison seule ne permettra pas de résoudre le problème des quais. Par conséquent, il semble indispensable de l'accompagner par des mesures de dissuasion qui elles-mêmes devraient être accompagnées par des mesures visant à développer les autres modes de transport, sous peine de voir le trafic des quais tout bonnement reporté sur d'autres quartiers.
6. Pour ce qui est des transports en commun, l'incidence du projet CHB est neutre. La situation actuelle ne sera pas modifiée pour les bus circulant dans la commune de Fléron, au contraire elle sera même légèrement ralentie.

On le voit, l'étude se montre réservée quant aux améliorations du trafic sur le réseau liées à la construction de CHB, considérées comme minimales ou mitigées. Elle parle même de « statu quo » (p.898). Elle insiste fortement sur la nécessité de mesures d'accompagnement et de dissuasion dans la ville de Liège même et en particulier sur les quais.

3.1.2.4 La liaison CHB et les gaz à effets de serre (p. 187)

L'étude signale qu'on peut s'attendre à un « déplacement » du trafic. En effet, CHB permettra le délestage du tunnel sous Cointe et soulagera certaines voiries locales. CHB devrait aussi permettre une meilleure fluidité du trafic qui se traduira, « dans un premier temps », par un gain de temps pour les utilisateurs et par la réduction des bouchons, donc par une réduction de la consommation globale de carburant, donc des gaz à effet de serre. Mais « dans un deuxième temps, on peut s'attendre à ce que la construction des quatre accès à la liaison induisent dans leurs environnements immédiats un développement d'activités à l'origine de GES (gaz à effet de serre) et de nouveaux flux eux-mêmes générateurs de GES. Le développement de réseaux autoroutiers rapides facilite le développement de zones résidentielles éloignées de la ville (...) Ceci aurait pour effet une augmentation des

kilomètres parcourus entre les nouveaux lieux de résidence et les lieux de travail/scolarité (...) ceci d'autant plus que les zones concernées se situent à l'est de Liège, alors que les pôles de travail principaux (Liège, Namur, Bruxelles...) se situent à l'ouest (...) Ce n'est pas la liaison qui doit être directement mise en cause mais bien ses accès et le développement local que ceux-ci risque d'induire. »

Tout commentaire ici est superflu, puisque l'EIE signale elle-même la portée à très court terme du projet CHB (soulagement temporaire au prix non d'une diminution mais d'un « déplacement » du trafic) et l'aggravation du problème par la suite (péri-urbanisation, GES) suivant l'effet d'appel bien connu du tout-à-la-route.

3.1.3 Les travaux (p. 112)

Pour ce qui est de l'organisation du chantier prévu entre 2008 et 2011, l'étude signale : « aucune donnée précise ne nous a été transmise concernant cet aspect » à l'exception des « grands principes d'aménagements », dont l'expression se réduit aux annonces suivantes : Le chantier sera entamé partout en même temps, selon quatre lots de travaux :

- un lot de l'échangeur de Beaufays au viaduc de la Vesdre;
- un lot pour le viaduc de la Vesdre uniquement;
- deux lots pour toute la partie entre le viaduc et l'échangeur de Cerexhe.

Un certain nombre de déviations seront aussi installées pour les voiries coupées pendant le chantier mais les voies existantes seront conservées au maximum. Le projet prévoit aussi un certain équilibre entre les terres de déblai et de remblai de manière à limiter le charroi au maximum. Les terres des deux rives de la Vesdre ne seront pas mélangées. Une piste de chantier sera aussi mise en place sur le tracé de la liaison pour faciliter tous les déplacements de charroi.

Ceci constitue les seules données fournies par le MET et figurant dans l'étude d'incidence concernant l'organisation du chantier. Données qui semblent succinctes pour un chantier d'une telle envergure avec une durée des travaux prévue de trois ans mais qui sera probablement largement dépassée. A titre indicatif, le tunnel sous Cointe, dont la durée de chantier prévue était de quatre ans, n'a été terminé que quinze ans après le début des travaux.

3.1.4 Aspect social

Pour ce qui est de l'aspect social, on peut parler de deux grands points abordés dans l'étude d'incidence. Les pertes de terres agricoles et de revenus des agriculteurs et les expropriations d'habitats. Le premier point est abordé dans ce chapitre au niveau de l'agriculture et la sylviculture. Pour le second l'étude nous dit ceci : suivant l'article 16 de la constitution : « nul ne peut être privé de sa propriété que pour cause d'utilité publique, moyennant une juste et préalable indemnité. » L'indemnité doit donc couvrir tout le dommage subi : la valeur de convenance, les frais de remplacement du bien, les intérêts, le coût du déménagement, les dommages moraux, etc....

Bien entendu, un locataire peut aussi demander une indemnité équivalente au dommage qu'il subit.

L'étude d'incidence évoque, pour ce qui est des habitations, plus de 90 expropriations. Dont 39 (soit environ 120 personnes) se trouvant dans la rue du Fort à Fléron. La population de ce quartier étant relativement jeune, cela pourrait avoir un impact au niveau de l'école « Place aux enfants. » L'étude dit à sujet : « Il est nécessaire d'une part de repousser au plus tard les expropriations de la rue du Fort, vu que l'ensemble des procédures pour le relogement des habitants durera plusieurs années, et d'autre part de rechercher des solutions de relogement d'urgence sur le territoire communal. » (p. 248)

Une série d'autres bâtiments tels que le parc à conteneur de Fléron, le club de tennis de Trooz, le Manoir de Péry, le Manège « El Cortijo », ... seront aussi touchés plus ou moins sévèrement. CHB traversera également les bois de l'Abbaye de Beaufays, un site classé comprenant une abbaye du XVIIIème siècle, ses dépendances et son parc. « Les impacts potentiels sur l'abbaye de Beaufays sont principalement liées au bruit et au paysage (...) L'environnement paysager du site classé sera modifié et altéré. » (p. 857) Le quartier de la Brouck, à Trooz, un ensemble intéressant composé de maisons ouvrières habitées pour la plupart par des familles qui travaillaient sur le site industriel de Prayon dans les années 70, a retrouvé depuis un air pur et un calme champêtre. La réalisation de CHB « va altérer le cadre de vie des habitants. Etant donné l'importance de l'impact subi (passage du viaduc) nous recommandons de mettre en place des mesures compensatoires visant à améliorer le cadre de vie du quartier. » (p. 248)

3.1.5 Santé humaine : air, acoustique (p. 708)

* Qualité de l'air :

Les simulations faites pour l'étude d'incidence montrent partout des résultats nettement inférieurs aux valeurs limites. Donc il n'apparaît pas utile de proposer des mesures d'amélioration. Mais l'étude d'incidence met en avant le fait que la construction de CHB pourrait constituer une opportunité intéressante sur le plan scientifique qui consisterait à comparer la qualité de l'air avant la construction de la liaison, pendant le chantier et après la mise en service.

* Acoustique :

Des simulations ont été effectuées, qui ont démontré que le bruit serait inférieur ou égal à la valeur imposée qui est de 55 dB. Mais l'étude dit aussi que ce n'est pas pour autant que les riverains ne s'en plaindront pas. On peut s'attendre à une réaction positive dans les sites proches d'autoroutes déjà existantes, une réaction d'indifférence dans les sites proches de routes à grand trafic, et à de nombreuses plaintes des habitants de zones actuellement calme.

Un autre point qui est abordé aussi est l'influence acoustique de l'autoroute sur le RAVEL. Le niveau sonore ressenti sur celui-ci serait compris entre 70 et 75 dB en fonction de l'heure. Un tel niveau sonore limiterait l'attrait d'utilisation du RAVEL.

* Santé humaine :

L'étude d'incidence souligne le fait que les risques pour la santé sont relativement faibles. Néanmoins il y a un risque de pollution accrue au niveau du tracé du RAVEL.

3.1.6 Alternatives et variantes (p. 828)

3.1.6.1 Alternative « Zero »

Celle-ci consiste à examiner l'évolution probable de la situation environnementale si le projet n'est pas mis en œuvre.

Un des atouts de cette option est qu'elle ne génère pas de dépense publique directe puisque aucun projet n'est mis en œuvre. De plus, en absence d'infrastructure, il n'y a pas nécessité d'entretien.

Mais il y a aussi le fait qu'il n'y aurait pas d'incidence sur la perte de sol en tant que ressource (agriculture), en tant que zone d'intérêt écologique (Natura 2000, zone à haute valeur biologique,...) mais aussi sur le paysage, le bruit et le cadre de vie de la population le long du tracé.

Les faiblesses de cette alternative sont, d'une part qu'elle ne s'inscrit dans aucun document de planification stratégique qui recommande soit une amélioration de la fluidité du trafic, soit la nécessité de la réalisation de la liaison dans sa variante CHB (PCM, SDER). Et d'autre part que si CHB n'est pas réalisé, une aggravation de la situation énoncée pour justifier le projet est possible, à savoir par exemple une augmentation du trafic dans le tunnel sous Cointe ou sur les quais de la Dérivation.

3.1.6.2 Alternative « Zéro plus »

L'alternative zéro plus vise à atteindre les mêmes résultats en termes de circulation. Avec comme complément une inter-modalité. Celle-ci serait rendue possible d'une part par la création de zones relais permettant le passage d'un mode de transport à l'autre et d'autre part par le renforcement des transports en commun.

3.1.6.3 Variantes de localisation :

Pour éviter la réalisation de la liaison CHB, deux alternatives de localisation sont citées dans l'étude d'incidence.

La première est l'alternative dite de « la Dérivation ». Le tracé d'inscrit dans le prolongement du tronçon d'autoroute entre Cheratte et Droixhe. Il dévie vers la Meuse à hauteur de Droixhe et plonge sous les eaux de la Dérivation. Puis suit en courbe la Dérivation et finit par rejoindre l'E25/A26 à hauteur de Grosses Battes.

Pour ce qui est des atouts, on en distingue quatre : Nuisances sonores quasi nulles (tunnel). Tracé déjà inscrit en zone de réservation. Pas d'incidence au niveau des ressources du sol. Pas d'incidence environnementale.

Pour ce qui est des faiblesses du projet, on en distingue 17, dont les plus importantes sont : Le fait que de nombreux permis ont été délivrés dans la zone sans respect de la zone de réservation. La difficulté de réaliser les échangeurs aux extrémités. Les expropriations des bâtiments ayant été construit dans la zone de réservation. Les difficultés multiples du chantier du fait de sa localisation (présence d'eau).

La deuxième alternative est celle dite de « la Chartreuse ». Le tracé s'inscrit dans le prolongement du tronçon d'autoroute entre Cheratte et Droixhe. Il dévie vers l'est à hauteur de Droixhe pour plonger sous forme de tunnel en dessous de la Chartreuse. Puis émerge au pied de Grivegnée pour aller ensuite rejoindre la E25/A26.

Les atouts de cette alternative sont comme pour la « Dérivation » qu'il n'y aurait pas d'incidence environnementale, et que le bruit serait limité, car il s'agirait d'un tunnel tout le long du tracé.

Pour ce qui est des faiblesses, on en distingue 15, dont les plus importantes sont : la difficulté de réalisation du chantier, les nombreuses expropriations, le coût élevé (200 millions d'euros pour 4 km) ainsi que le volume important de déblais à évacuer.

3.1.7 La conclusion de l'étude d'incidence

La conclusion rappelle les effets attendus de la réalisation de la liaison CHB :

- bouclage du ring de Liège
- entraînant le soulagement des voiries existantes ainsi que des quais de la Meuse et Dérivation,
- ainsi que des diminutions de trafic sur les axes locaux.

La conclusion avance ensuite les raisons de nuancer ces effets :

- l'incidence sur la N3 (traversée de Fléron, axe le plus encombré actuellement) restera très limitée : « il semble plus juste de parler de statu quo ».
- le trafic augmentera sur la N621 (arrivée au rond-point de la Clef, au centre stratégique de Fléron)
- le trafic augmentera sur la N61 (fond de la vallée)
- la diminution de trafic annoncée par Stratec est surestimée, elle sera à revoir à la baisse.

- le soulagement attendu sur les quais de la Meuse et de la Dérivation est « intimement lié aux mesures dissuasives qui seront mises en place sur ces axes et à l'amélioration de l'offre en modes de transports alternatifs. »
- les améliorations à apporter au projet sur le plan technique concernent les bassins d'orage, les captages, l'utilisation des matériaux de déblai, et le cône de stockage en face du terril du Hasard, qui n'est pas souhaitable.
- le milieu biologique est l'un des domaines où les incidences sont les plus fortes. Destruction d'environ 174 ha de milieux naturels, incidence sur le site Natura 2000 qui se verra amputé, isolé et menacé à long terme, perturbation de la faune par le bruit et l'éclairage, rupture du réseau écologique. Des mesures sont à prendre pour protéger davantage la faune et pour contrebalancer les pertes en zones naturelles.
- l'impact visuel sera très grand, les ouvrages très visibles. Cinq zones d'intérêt paysager sont directement recoupées par le projet et quatre d'entre elles fortement affectées. Le paysage sera bouleversé.
- l'agriculture surtout, mais également la fonction résidentielle, le commerce et les autres activités économiques seront touchées.
- Il faut craindre une accentuation du phénomène de péri urbanisation suite à la meilleure accessibilité de la zone.
- l'impact de la phase de chantier sera très importante en termes de bruit et de déplacements.
- pour ce qui concerne les alternatives de localisation du tracé, elles présentent « des incidences si différentes qu'une démarche de comparaison semble peu pertinente. « La liaison CHB est la seule à être inscrite dans les documents de planification et d'option de cohérence, elle est donc... (c'est nous qui soulignons) LA SOLUTION LA PLUS COHERENTE AVEC LA POLITIQUE DE DEPLACEMENT ET DE DEVELOPPEMENT SOUS-TENDU PAR LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET D'OPTION DE REFERENCE.. UNE MISE EN CAUSE DE CHB EN TERME DE LOCALISATION OU EN TERME DE REALISATION (alternatives « 0 » et « 0+ ») IMPLIQUERAIT UNE MISE EN QUESTION D'UNE POLITIQUE DE DEVELOPPEMENT EN COURS DE REALISATION ET LA REMISE EN CAUSE PREALABLE DE CHOIX FONDAMENTAUX DE SO-

CIETE QUI DEPASSENT LARGEMENT LE CADRE DE CETTE
ETUDE D'INCIDENCES. »

Si nous soulignons largement ce passage, c'est parce qu'il s'agit de la conclusion finale de l'EIE, (celle que les parlementaires pressés se contenteront de lire) et que c'est une conclusion à la fois surprenante et logique.

- Surprenante : Après près de 900 pages d'une analyse objective qui ne masque aucune des incohérences du projet, les dernières lignes de la conclusion semblent en contradiction profonde avec tout ce qui précède. Tant de nuisances irréversibles et d'incertitudes quant à l'utilité réelle de CHB pour conclure qu'il s'agit là de la meilleure solution ?

- Logique : Les auteurs de l'étude nous signalent ici que seule la liaison CHB a été planifiée par le Gouvernement wallon, et que les alternatives ne peuvent lui être comparées puisqu'elles n'ont pas fait l'objet d'études. Autrement dit, dans la mesure où le Gouvernement wallon n'a pas jugé bon d'envisager d'autres alternatives, les auteurs de l'EIE n'ont eu à leur disposition que des documents de planification concernant CHB et n'ont donc pas été en mesure de se prononcer en connaissance de cause quant à d'autres options possible... Ils en concluent logiquement que dans l'état actuel des documents mis à leur disposition, ils n'ont d'autre choix que de déclarer la cohérence du projet CHB avec la politique générale du gouvernement wallon... Une politique qui se base sur des documents de planification et de référence issus de « choix fondamentaux de société » qui ne peuvent être remis en question dans le simple cadre d'une étude d'incidence.

Cette conclusion prouve donc que le dossier CHB, avant d'être économique, social ou environnemental, est politique. Voilà pourquoi elle résonne comme un aveu d'impuissance : le rôle des auteurs de l'EIE n'est pas de sortir du cadre dans lequel on les « coince », à savoir celui d'un projet unique.

A quoi sert donc une étude d'incidence, si ce n'est à faire réfléchir les hommes politiques sur les choix passés et à venir ?

Or la suite prouvera que l'EIE une fois publiée sera considérée comme simple étape légale. Des aménagements seront proposés par le MET, (voir point 3.2) mais à aucun moment le projet de liaison ne sera rediscuté dans son principe. Ce n'est pas étonnant, dans la mesure où la conclusion de l'EIE se soumet aux choix politiques de la Région wallonne.

Les tenants du projet ne manqueront donc pas de se prévaloir de l'EIE pour signaler la qualité de solution unique, voire idéale, du projet CHB, comme nous le verrons dans la réponse du MET à la rubrique « justification du projet », dans les réactions de la plupart des communes, et dans les déclarations publiques du ministre Daerden

Par contre, le citoyen préoccupé de développement durable, s'inquiétera grandement de la subsistance de « choix fondamentaux » qui autorisent de telles nuisances environnementales pour un résultat décrit par l'étude comme incertain. Sensibilisé à l'avenir de la planète et à l'urgente nécessité de choix en faveur d'un développement durable, il ne pourra qu'être choqué par l'écart entre les nombreux points noirs soulevés par l'étude et sa conclusion en faveur du projet CHB.

Nous verrons dans la quatrième et la cinquième partie de notre travail que des acteurs importants de la société et jusqu'à l'Europe elle-même, se chargeront de rappeler aux auteurs et défenseurs du projet CHB la nécessité de prendre le temps de la réflexion et d'envisager d'autres choix.

3.2 La demande de permis d'urbanisme (mai 2007) et les réponses du MET aux recommandations de l'EIE

A cette étude de 900 pages et 259 recommandations produites par les auteurs de l'étude d'incidences, le MET a répondu par un document de 32 + 47 pages publié en Mai 2007. Ce document constitue la « Demande de permis d'urbanisme » et est sous-titré d'une part « Justification du projet » (les 32 pages) et d'autre part « Réponse aux recommandations de l'étude d'incidence. » (les 47 pages).

La « Justification du projet » comprend deux parties.

- La première partie consiste en une justification brève du projet qui reprend en les citant simplement les arguments connus – compléter le ring autour de Liège, soulager la ville, améliorer les liaisons locales – et rappelle que ce projet a fait l'objet de « diverses études qui en démontrent l'importance. » Par ailleurs « le projet a beaucoup évolué », « les autoroutes ne se font plus comme il y a vingt ou trente ans » et « l'intégration d'une infrastructure de ce type dans son environnement peut être une réelle réussite ». Après la lecture de l'étude d'incidence, on peut douter de la « réussite » en question sur le plan environnemental et

cette justification ressemble surtout à un catalogue d'intentions telles qu'elles étaient déjà présentes bien avant l'étude d'incidence. Enfin, « les contacts et consultations ont été multipliés » - il y a eu en effet des présentations du projet au public par le Met dans les communes - et « un comité d'accompagnement du projet a été mis sur pied » d'où neuf réunions plénières. A noter que ce comité d'accompagnement comporte des représentants des cinq communes traversées, des ministres concernés, des polices et de toutes les administrations ainsi que les auteurs du projet... mais pas un seul représentant des riverains ou des associations. Il s'agit donc d'un comité de consensus qui accompagne le projet tel que défendus par ses auteurs. Enfin un calendrier est mis en place : 2007 pour la décision en matière de permis d'urbanisme, fin 2008, adjudication des travaux, 2009-11, travaux, 2012 mise en service.... A l'heure où nous écrivons ces lignes, été 2008, la décision en matière de permis d'urbanisme n'est pas encore octroyée et les dernières informations parues dans la presse font état d'une mise en travaux possible après la construction du tram à Liège...

- La seconde partie envisage le tracé tronçon par tronçon depuis Beaufays jusqu'à Cerexhe-Heuseux, et, pour chaque tronçon, envisage les points suivants en résumé : 1° aménagements, 2° Ravel, 3° Ouvrages d'art.

Sans nous attarder sur ces points traités de manière rapide et technique, nous nous permettons de souligner l'importance considérable accordée, proportionnellement aux autres points, au Ravel. Visiblement cette voie cyclable est présentée comme un atout d'importance et concentre à elle-seule l'attention « verte » et « environnementale », ce qui tenterait à nous conforter dans l'idée, très vite amenée par les opposants, que ce Ravel est un « alibi » d'autant plus absurde qu'il sera le plus bruyant, le moins « paysager » et le plus pollué des Ravels wallons. Suite aux remarques de nombreux riverains à ce sujet, le MET fait part de sa décision d'écarter le Ravel de l'autoroute chaque fois que c'est possible.

La « Réponse aux recommandations de l'étude d'incidence » prend en compte les 259 recommandations, et pour chacune mentionne soit « la recommandation est suivie », soit « cette recommandation est indépendante de la présente demande de permis », chaque point faisant l'objet d'une explication de trois-quatre lignes, parfois plus s'agissant de points considérés comme plus complexes, certains illustrés de cartes (trois en tout), comme pour le déplacement d'un bassin d'orage ou la réduction de l'emprise du projet entre les échangeurs de Fléron et de Retinne en raison du contexte péri urbain.

Les recommandations sont ventilées comme dans le tableau récapitulatif de l'étude d'incidence, à savoir :

- phase de fonctionnement (après travaux) :
 - 63 recommandations générales

- 136 recommandations particulières
- phase de chantier (pendant travaux):
 - 60 recommandations

En troisième partie du document figurent des considérations aux variantes ou alternatives évoquées dans l'étude d'incidence.

En ce qui concerne les réponses aux recommandations, elles sont souvent relativement laconiques.

Si de nombreuses recommandations relatives à l'environnement sont suivies par le MET, d'autres, d'ordre socio-économique, sont écartées comme « indépendantes de la présente demande de permis ». Nous citons ci-dessous celles qui laissent en suspens des problématiques essentielles comme les modes de déplacements alternatifs, les mesures d'accompagnement sur les quais de la Dérivation à Liège, la limitation de la péri-urbanisation, la préservation des reliquats agricoles, le relogement des habitants, la mobilité, les plans urbanistiques... Les mentions en gras et en caractères normaux sont repris textuellement du document. Les parties soulignées le sont par nos soins afin d'en tirer les conclusions par la suite.

- **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. Elle n'est par ailleurs pas nécessairement de la compétence unique du MET qui s'associera volontiers à la réflexion.
- **G27 - Mener une réflexion globale avec les communes sur la réaffectation des espaces récupérés au droit du projet (notamment aux abords des tranchées).** Cette recommandation est indépendante de la présente demande de permis. Elle sera évidemment respectée en temps opportun et fera l'objet de larges concertations.
- **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 mais des contacts ont eu lieu tant avec les agriculteurs concernés qu'avec la Direction Générale de l'Agriculture en région wallonne afin d'envisager les diverses solutions possibles à ce niveau.
- **G40 - 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 mais s'adresse aux diverses autorités responsables en

matière d'urbanisme lesquelles ont été associées à l'élaboration du projet et ont été informées des recommandations en la matière.

- **G41 – Limiter le développement d'activités commerciales ou de parcs d'activités de grande ampleur.** Cette recommandation est indépendante de la présente demande de permis mais s'adresse aux diverses autorités responsables en la matière, lesquelles ont été associées à l'élaboration du projet et ont été informées des recommandations.
- **G42 – 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.
- **G44 – Réduire l'espace réservé aux voitures et aux camions en ville et le requalifier au profit des modes doux et des TEC (voir PCM de Liège).** Cette recommandation est indépendante de la présente demande de permis.
- **G46 – Ne pas permettre le développement de surfaces commerciales supérieures à 4.000m² et/ou situées en dehors des polarités existantes que sont Melen-Micheroux, Beyne-Heusay, Fléron, Beaufays et Prayon.** Cette demande est indépendante de la présente demande de permis mais s'adresse aux diverses autorités responsables en la matière.
- **G55 – Réaménager la traversée de Liège par les quais (déclassement du tronçon Cheratte-Droixhe, requalification des quais de la Dérivation et Saint-Léonard, et réaménagement de l'échangeur de Cheratte).**
Cette recommandation est indépendante de la présente demande de permis. Comme cela est dit plus haut, cette recommandation fait déjà l'objet d'une étude des diverses mesures d'accompagnement de la réalisation de la liaison Cerexhe-Beaufays afin d'en assurer la pleine efficacité. Cette étude se précisera et se concrétisera sur le terrain concomitamment à l'ouverture de cette nouvelle infrastructure.
- **G 63 – Réaliser une campagne de mesures de polluants atmosphériques aux abords du projet avant et après la mise en service de la liaison afin de s'assurer du respect de la législation wallonne, des directives européennes et des valeurs guides de l'OMS.** Une évaluation de la pertinence de ces mesures et de leur faisabilité sera effectuée avant mise en place effective.

- **B 9 – Mettre en place des mesures de compensation dans le quartier de la Brouck en concertation avec la commune de Trooz.** Cette recommandation est indépendante de la présente demande de permis. Les contacts en cours avec tous les acteurs locaux seront poursuivis.
- **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 Cereuxe-Beaufays et proposera des mesures d'accompagnement à l'ouverture de cette dernière.
- **E 1 – Ne pas réaliser le cône de stockage de terre de manière à préserver les potentialités du site (du Terril du Hasard, à Fléron). Réaliser une étude urbanistique sur l'îlot (...) prenant notamment en considération le relogement des habitants de la rue du Fort, la mobilité, le réaménagement du terril, la valorisation écologique du site et les affectations du plan de secteur.**

La réalisation du cône de stockage est abandonnée. (...)

Suivent treize lignes d'explication relatives à la difficulté subséquente du stockage des excédents de remblais.

L'étude urbanistique devient indépendante de la présente demande de permis mais le MET participera, dans le cadre de ses compétences, à cette étude indispensable. Des contacts sont en cours à ce sujet entre les ministres compétents, les divers services de la Région wallonne, les communes concernées... mais cela doit encore se concrétiser.

En soulignant certains passages, nous voulons attirer l'attention sur le fait que toutes les mesures concernant la mobilité et les transports en commun sont signalées comme indépendantes du cadre de la demande de permis et dépendant d'études encore inexistantes ainsi que d'un plan intercommunal de mobilité encore embryonnaire.

Plus inquiétant encore : de telles mesures - sans lesquelles la liaison CHB, comme le souligne l'EIE, sera inopérante, et qui pourraient déjà, si elles étaient mises en œuvre rapidement, soulager grandement les habitants de Liège en particulier les riverains de la Dérivation – sont reportées à l'ouverture de la liaison CHB... soit, si l'on s'en réfère au temps de réalisation de la liaison sous Cointe, à une bonne dizaine d'années pour le moins... On peut s'étonner que la prise de mesures dissuadant le trafic dans le centre-ville soit subordonnée à la construction de CHB, retardant d'autant la solution du problème et laissant présager un engorgement croissant du centre ville pendant encore plusieurs années (le temps que dureront

les travaux de CHB.) On s'en étonne d'autant plus que de telles mesures dissuasives auraient pu être prises préalablement et à moindres frais. L'étonnement se mue aujourd'hui en inquiétude pour la population de Liège confrontée à de grands projets urbanistiques en cours de réalisation (Médiacité, Bavière) qui multiplieront très prochainement le nombre de déplacements automobiles à l'intérieur de la ville même. Un article récent fait état de la demande d'explication, par les riverains de la Dérivation, aux personnalités concernées (MM. Demeyer, bourgmestre de Liège et Firquet, Echevin des Travaux), demande actuellement non suivie de réaction. Sans nul doute la réponse, ou plutôt la non-réponse, est-elle entre les mains des services compétents, à savoir le MET.³¹

Le dernier point-réponse du MET (E1) nous semble également significatif. Nous ne l'avons pas cité in extenso pour des raisons de place, mais il suffit sans doute de dire que le passage (...) correspond à treize lignes relatives à la difficulté de stocker les excédents de remblais si l'on renonce au cône de stockage... Tandis que les quatre lignes suivantes suffisent à traiter les problèmes de relogement, de mobilité, de valorisation écologique, d'affectations du plan de secteur. La formule « Des contacts sont en cours à ce sujet... mais cela doit encore se concrétiser » est vague pour ne pas dire incompréhensible. Des contacts concrets ont-ils été pris à ce sujet ou non ? Signalons à ce propos la réaction de Linda Musin, bourgmestre de Fléron, qui s'inquiète, à l'automne 2007, qu'aucun plan de relogement n'ait encore été, à sa connaissance, envisagé pour les habitants de la rue du Fort³².

De manière générale, il est étonnant de constater que les recommandations de l'EIE relatives à l'environnement ont en général été suivies, parfois de manière précise et illustrée, même si ces aménagements sont évidemment dérisoires par rapport à la destruction massive de l'environnement par CHB.

Par contre, les recommandations faites dans le cadre socio-économique (mobilité et transports, urbanisme, aménagement du territoire, qualité de vie) ne sont pas du ressort du MET et font l'objet de vagues reports et renvois vers les « autorités compétentes ». On a donc le sentiment que les enjeux globaux sont passés sous silence et que personne ne s'en occupe de manière concertée et en relation avec une politique à long terme.

Par ailleurs, quand on sait que la fiscalité appliquée aux communes demeure inexplicablement favorable à la péri-urbanisation et à la création de zonings excentrés et lorsqu'on entend André Antoine, ministre du Logement, du Transport et de Développement Territorial,

31 LEDENT Charles, « Quais de la Dérivation : les riverains inquiets » et « liaison CHB : du plomb dans l'aile ? », La Meuse, 12 juillet 2008, p.4.

32 MOREL Pierre, « Ici personne n'aime papa », Le Soir, 19 novembre 2007, consulté le 2 juillet

plaider pour une accélération des constructions en Région Wallonne³³, il y a de quoi s'interroger sur la volonté des « autorités compétentes » à prévoir l'avenir.

Et c'est bien ce que souligne, sans le dire ouvertement, la conclusion générale de l'EIE telle que nous l'avons analysée dans le point qui précède. Il n'y a pas de politique de développement durable en Région wallonne actuellement. Il n'y a qu'une politique basée sur des choix « fondamentaux » anciens, qui ne seront pas remis en question.

Le MET le reconnaît implicitement lorsqu'il aborde, dans sa Demande de permis d'urbanisme, la rubrique « Alternatives et variantes », mais il en fait, curieusement, un atout. Tout en se revendiquant « proactif dans le développement des modes de déplacements alternatifs à la route », le MET écarte les deux alternatives « zéro » (ne pas faire CHB) et « zéro plus » (ne pas faire CHB et développer des modes alternatifs de déplacement dans la zone) en reprenant comme argument ce qui nous semble, personnellement, témoigner précisément de la faiblesse de la position du gouvernement wallon à savoir : « L'une ou l'autre de ces options dépend d'un choix de société qui n'est pas retenu en tant que tel par le gouvernement wallon. » (p. 45 de la Demande de permis)

Le MET ajoute que « de nombreuses études ont montré clairement la très grande utilité de la réalisation de la liaison Cerexhe-Beaufays (voir justification du projet et étude d'incidences) » Rappelons simplement que le document intitulé « Justification du projet » émane également du MET et constitue le premier volet de la Demande de permis d'urbanisme. C'est donc en quelque sorte une auto-justification. Quant à l'Etude d'incidences, si on la lit avec la plus grande objectivité, on ne peut pas vraiment conclure de son analyse qu'elle « montre très clairement la grande utilité de la liaison ».

33 DANZE Hugues, « Une brique dans le ventre », Le Soir, 06 décembre 2007, consulté le 10 juin 08

4.UN POINT DE BASCULE

L'EIE laisse donc apparaître de nombreuses zones d'ombre dans le projet de liaison CHB. Cela n'a pas échappé aux opposants qui réagissent rapidement, peu après l'enquête publique qui a lieu durant le mois de juillet 2007.

4.1L'enquête publique et les réactions qui s'ensuivent

4.1.1 L'enquête publique

Un mot de cette enquête publique : il s'agit d'une démarche légale préalable à l'octroi du permis d'urbanisme. Du 18 juin 2007 au 18 août 2007 les plans et documents relatifs à l'EIE ont été mis à la disposition des habitants dans les communes concernées. Les habitants ont été invités à réagir par lettre à l'administration de leur commune.

4.1.2 Les réactions des riverains

L'analyse de l'étude d'incidence par les citoyens-riverains leur a, semble-t-il, permis de prendre davantage conscience des conséquences qu'aura CHB dans leur vie. En effet, l'étude déploie des remarques qui sont autant de raisons de s'alarmer ou de réclamer des études complémentaires. De plus, comme nous l'avons vu, sa conclusion désigne un point de bascule possible qui serait celui d'un changement de politique et une remise en cause de choix fondamentaux de société.

Quelques 1600 réclamants se sont manifestés durant l'été 2007, parfois par des lettres de rejet du projet, et/ou en réclamant des aménagements au projet existant. Une lettre en particulier a retenu notre attention, que nous publions en annexe avec l'autorisation de sa jeune auteure, elle a été écrite par une fillette de onze ans, la génération qui sera témoin des conséquences de la construction de la liaison CHB et de ses effets collatéraux. Nous publions également en annexe la réponse-type qui lui a été faite par le bourgmestre de Chaudfontaine.³⁴ Une autre lettre est le fait d'un habitant du quartier de la Brouck (Trooz) dont le père travaillait à l'usine à zinc de Prayon et a souffert d'un cancer « du aux gaz respirés à la métal ». Aujourd'hui, dit-il, son père se réjouit « de se promener dans les prairies et voir tant de verdure » tout en se posant des questions liées au projet d'autoroute « cette pollution qui tombera de là-haut, que va-t-elle nous apporter ? Que du mal ! Encore des gaz inutiles et imposés, ceux-là pas pour faire manger une famille. » D'origine espagnole, cet

³⁴ Annexes : lettres de Juliette Côté en date du 18/11/2007 et réponse de Daniel Bacquelaine, Député-bourgmestre en date du 5/12/2007

homme signale qu'il se sent « Liégeois et wallon », et qu'il refuse de vendre son terrain pourtant situé sous le futur viaduc et au-dessus du village : « Dans ces prés paturent mes chevaux. Nous les Espagnols du Sud aimons les chevaux et pas la pollution imposée. »³⁵ Le projet de RAVEL longeant l'autoroute fâche quelques riverains qui y voient « un alibi opportuniste qui n'a rien à voir avec l'autoroute »³⁶ et s'élèvent contre l'échangeur « pharaonique » obtenu « à titre de compensation » par la commune de Chaudfontaine.³⁷ D'autres réclamants, usagers des voiries locales, se révèlent très concrets, s'élevant contre l'idée répandue (par le ministre Daerden entre autres) que le tunnel de Cointe serait « saturé » : « FAUX ! C'est le réseau secondaire local qui est incapable d'absorber aux heures de pointe autant de voitures qui veulent toutes emprunter les mêmes voiries pour les mêmes destinations (situation qu'on retrouve d'ailleurs pour tous les axes de pénétration vers le centre-ville, y compris la Dérivation) »³⁸ Le même se montre bien informé en signalant : « L'autoroute CHB n'est pas un des projets prioritaires européens. Elle est simplement inscrite (à la demande de qui ? et sur base de quelles études ?) sur la carte RTE-T-horizon 2020 !!! » et termine en demandant que les réflexions sur notre mobilité future prennent en compte l'hypothèse Alternative zéro, car : « Je ne comprends pas pourquoi les travaux du « schéma de structure de Fléron », du « Plan intercommunal de mobilité Beyne-Fléron-Soumagne » et du Plan Urbain de Mobilité » (PUM) liégeois sont menés exclusivement dans l'hypothèse de « l'autoroute CHB REALISEE » !³⁹ Signalons enfin les lettres des associations, comme Natagora ou Vesdre Pêche et Nature asbl qui craint la ruine du patient travail de restauration du biotope naturel de la Vesdre, passée de l'état d' « égoût à ciel ouvert » à celui de fleuron d'un « tourisme vert respectueux de l'environnement et dont les retombées économiques ne sont plus à démontrer », avec une présence de la truite, de l'omble et du saumon. « C'est l'ensemble de ce travail entrepris par des centaines de bénévoles et de biologistes qui est aujourd'hui remis en cause par l'implantation de la liaison autoroutière CHB. »⁴⁰ Cette mention des bénévoles et des scientifiques est intéressante car elle nous signale un clivage que l'on retrouve souvent dans les grands débats sur l'avenir de la planète : d'un côté les politiques soucieux de progrès économique et résistants au changement, de l'autre de simples citoyens et des scientifiques. Une notion intéressante est ici avancée, celle d'un tourisme environnemental qui pourrait être à la fois respectueux et rentable.

35 Lettre de José Antonio Ruiz Chacon, Trooz, août 2007

36 Lettre de Nicole Laloux, Beaufays, 14 août 2007

37 idem

38 Lettre de Rémi Canfin, Magnée, 30 juillet 2007, p. 1 et 2.

39 Lettre de Rémi Canfin, p. 3

40 Lettre de l'asbl Vesdre, Pêche et Nature, en date du 15 août 2007.

4.1.3 Les réactions des opposants

De leur côté, les opposants ne restent pas inactifs. Dès le 3 août, dans un communiqué de presse, le groupement CHB souligne les lacunes des réponses du MET en ce qui concerne les aspects socio-économiques soulevés par l'EIE. Le communiqué signale ce « vide dangereux qui laisse le champ libre aux intérêts particuliers (communes, parastataux, privés) au détriment du bien commun qui dépend du développement durable. Cette situation résulte de l'absence d'approche globale et coordonnée (...) qui risque, à terme, de peser très lourd. »⁴¹ Le communiqué de presse du 2 novembre signale en termes clairs que « L'autoroute n'est pas une fatalité »⁴² et réclame un moratoire. Une marche est organisée à Fléron, le 18 novembre 2007, les manifestants sont reçus sur le parvis de la maison communale par Mme Linda Musin, bourgmestre. A cette manifestation se joignent des opposants venus de Liège, à l'instigation de François Schreuer, étudiant en philosophie et jeune journaliste à la revue Politique, très actif par ailleurs dans le monde associatif liégeois.

C'est le 7 septembre 2007 que naît la pétition « Oui au tram ! Non à l'autoroute ! », celle-ci a récolté plus de 5000 signatures. Un des principaux arguments avancés par cette pétition est qu'il serait plus judicieux d'utiliser les 400 millions d'euros de la liaison CHB pour un projet de transport structurant et non polluant comme le tram. Demandant aussi un moratoire pour CHB, elle met aussi en évidence qu'un tel type de transport serait bien plus adapté pour les personnes qui ont des moyens financiers limités ou qui ont délibérément renoncé à la voiture.

A l'origine de ce mouvement on trouve François Schreuer mais aussi un certain nombre d'associations telles que des comités de quartier comme celui de la Brouck à Trooz, le groupement CHB, Natagora-Régionale Vesdre-Ourthe, le Comité Quel Pont pour Tilff, Vesdre Pêche et Nature asbl, le Comité des réclamants, etc., associations qui se regroupent au sein du « Collectif pour un moratoire CHB ». La lutte est désormais intégrée dans une problématique « liégeoise » de mobilité et de qualité de vie en ville et réunit des citoyens dont la demande de moratoire, comme outil de réflexion et de mobilisation, est mise prioritairement en avant. Le Collectif organise une manifestation le dimanche 16 décembre dans les rues de Liège, environ 600 personnes défilent jusqu'à la maison communale où une lettre ouverte est déposée à l'attention du bourgmestre Willy Demeyer, absent, lui demandant d'intervenir d'urgence auprès du Gouvernement wallon pour suspendre toute décision concernant l'octroi du permis d'urbanisme, prévu comme imminent.

41 Groupement Cerexhe-heuseux / Beaufays, Communiqué de presse, 03 août 2007

42 Groupement CHB, communiqué de presse, 02 novembre 2007

Certaines associations nationales prennent le parti de s'élever également contre le projet CHB. Ainsi dans son magazine de septembre-octobre 2007, Natagora titre en éditorial « Natura 2000 dénaturé » en signalant l'état affligeant des négociations entre les deux partis au pouvoir (CDH et MR dit « l'Orange bleue ») en ce qui concerne le futur régime de protection applicable aux sites Natura 2000. En page 3 du même numéro, un encart titre « Une liaison dangereuse à Liège » et signale l'engagement de Natagora contre ce projet autoroutier.⁴³

4.1.4 La réaction des communes

4.1.4.1 Les communes de la périphérie

Malgré les nombreuses lettres de réclamations des riverains, dès la fin de l'enquête publique quatre communes sur cinq se prononcent en faveur de la liaison⁴⁴, certaines non sans triomphalisme. La commune de Chaudfontaine estime que le MET a intégré la plupart de ses demandes. Notamment le double accès à Beaufays et Chaudfontaine. Ainsi que les demandes en matière paysagère et acoustique.⁴⁵

Seule la commune de Fléron, à majorité PS-Ecolo et qui dispose de diverses études en matière de mobilité pour son secteur, réclame un moratoire et un complément d'études. La bourgmestre PS Linda Musin indique que « des solutions alternatives auraient dû faire l'objet d'une étude. »⁴⁶. Accueillant quelques jours plus tard, sur le parvis de la maison communale de Fléron, une manifestation des opposants à CHB, elle réclame des « solutions pour les Fléronnais expropriés » et ajoute « il est urgent qu'une communauté urbaine réfléchisse à une véritable politique globale de mobilité. »⁴⁷

4.1.4.2 Liège

Quant à la Ville de Liège,⁴⁸ elle assortit son assentiment à la liaison CHB d'une série de réserves, et non des moindres, qui signalent bien l'inquiétude suscitée par la concrétisation imminente de la liaison. Les craintes principales concernent le risque de péri-urbanisation des ménages, mais aussi des activités (entreprise et commerce). L'attrait de cette zone « verte » pourrait être renforcé du fait de sa meilleure accessibilité via CHB et ce au détriment de la ville de Liège.

43 Natagora magazine, numéro 21, sept-oct 2007, pp 1 et 3.

44 MOREL Pierre, Quatre « oui », un « pouce », Le Soir, p. 10. 31/10/2007

45 idem

46 MOREL Pierre, Quatre « oui », un « pouce », Le Soir, p. 10

47 MOREL Pierre, « Ici personne n'aime papa », Le Soir, 19/11/2007

48 Lettre du Collège communal de la Ville de Liège, séance du 16/8/2007, objet : « avis de la ville de Liège quant au projet de liaison autoroutières CHB et à son étude d'incidences sur l'environnement (EIE) – Enquête publique du 18 juin au 18 août 2007. »

En ce qui concerne le commerce de détail, la création d'une nouvelle polarité le long de la liaison CHB sera sans doute très dommageable pour tout le commerce de l'agglomération (toute création de nouvelle infrastructure commerciale se fait au détriment des surfaces et commerces existants). Cette menace serait encore plus grande pour le pôle secondaire de Fléron que pour la ville de Liège s'il y avait la création d'un nouveau centre commercial à proximité de l'A605 (CHB).

La réalisation de CHB renforcerait en outre l'attrait de la région pour les entreprises, en particulier celles qui travaillent beaucoup avec la route (accès clients, transport de marchandises, ...), provoquant la création de parcs d'activités périphériques. A ce sujet, la SPI+ (intercommunale de développement économique de la ville de Liège) est déjà très intéressée par l'implantation d'un parc d'activité à proximité d'un des nouveaux échangeurs.

Le collègue de la Ville de Liège rappelle que, dans son courrier du 29 juin 2006, il avait demandé que soit étudiée la faisabilité environnementale, technique et financière de la réalisation des deux alternatives à CHB. Il constate, suite à l'EIE (voir partie « Variantes de localisation ») que ces alternatives semblent présenter de nombreux désavantages.

La lettre se termine par ces mots : « Pour la ville la réalisation ne peut s'effectuer que moyennant la réalisation de mesures d'accompagnement visant à :

- Ralentir le trafic de transit et favoriser les modes doux(...).
- Limiter les possibilités de développement de nouveaux quartiers résidentiels de type périurbain(...).
- Empêcher la création de toute nouvelle polarité commerciale de type « parc commercial » ou « centre commercial » le long du nouvel axe(...).
- Ne pas initier de modifications au plan de secteur sans restrictions (...) afin de limiter le développement de parcs à vocation économique. »

Ces demandes et remarques seront-elles suivies ? On en doute : quelques semaines plus tard, la presse fait état d'un projet de méga-centre commercial à Soumagne en lien explicite avec la réalisation de la liaison CHB. Le collège des Bourgmestres et échevins de la commune de Soumagne s'est d'ailleurs prononcé ce lundi 23 juin en faveur de l'implantation, sur son territoire d'un complexe commercial. Ceci allant à l'encontre même de l'avis de la commune de Liège, Fléron, Herve et Verviers ainsi que de la commission socio-économique nationale de la distribution.⁴⁹

⁴⁹ Collectif pour un moratoire sur l'autoroute CHB, « A Soumagne, la conférence des bourgmestres vole en éclats », 26 juin 2008

4.1.5 La réaction du CWEDD (18 juin 2007)

Le Conseil Wallon de l'Environnement pour le Développement Durable (CWEDD), organe dont l'avis est prévu dans le cadre des études d'incidences, remet un avis très critique.⁵⁰

Le CWEDD demande « une politique de mobilité plus cohérente et intégrant plus globalement le développement de Liège en tant que pôle logistique sans recourir systématiquement à l'implantation de nouvelles infrastructures routières. » On ne saurait être plus clair...

Le CWEDD signale aussi que la nature et le paysage seront affectés, et demande un « avis de la Communauté européenne vu l'impact significatif de ce projet sur un habitat prioritaire dans la zone Natura 2000. »

Le CWEDD conclut en demandant que les recommandations des auteurs de l'EIE soient mises en œuvre.

4.1.6 La réaction d'Inter Environnement Wallonie

Le 14 août 2007, IEW introduisait une réclamation dans le cadre de l'enquête publique⁵¹, cette réclamation aborde différents points abordés par l'EIE, notamment les problèmes de mobilité, l'incidence sur l'environnement, ainsi que les enjeux globaux (gaz à effet de serre).

Durant la semaine de la mobilité 2007 (16 au 22 septembre 2007) IEW a réalisé un « tour de Wallonie des projets d'infrastructures routières »⁵² et ce en utilisant uniquement les transports en commun ainsi que les modes de déplacements doux (vélo et marche). Trois « conférences citoyennes » ont été prévues sur le tracé. Dans ce cadre une conférence-débat sur le thème « changements climatiques et mobilité » (auteur : Pierre Courbe, d'IEW) était organisée à Retinne en collaboration avec le Groupement CHB.

Durant cette même semaine, IEW avec la participation de 72 associations et parrainé par Jean-Pascal van Ypersele, déposait auprès du cabinet du Ministre de l'équipement un appel à moratoire sur les projets de nouvelles infrastructures routières wallonnes.⁵³ Rappelons que cet appel à un moratoire sur les infrastructures routières avait déjà été demandé par le Pacte écologique belge. Ce Pacte, publié en Belgique en avril 2007 dans le droit fil du Pacte initié par Nicolas Hulot en France, aborde de manière claire et attrayante le défi écologique et propose 36 mesures concrètes qui couvrent tous les champs de la vie publique : de la santé

50 http://www.iewonline.be/IMG/pdf/CWEDD_Avis_CHB_070618.pdf, consulté le 22 juillet 2008

51 http://www.iewonline.be/IMG/doc/CMR_PC_mcs_070814_college_Fleron_EIE_CHB.doc

52 <http://www.iewonline.be/spip.php?article976>

53 http://www.iewonline.be/IMG/pdf/EP_PC_070919_Moratoire_routes-2.pdf

à l'économie, de l'éducation à la fiscalité et des relations internationales à la biodiversité. (Par parenthèse, le pacte belge, dû à une série d'associations, nous paraît plus agréable à lire et plus accessible au grand public que le pacte français de Nicolas Hulot, outre le fait qu'il concerne notre territoire).

4.1.7 La réaction de Bernard Wesphael, député Ecolo

Le 20 novembre 2007, Bernard Wesphael, député, chef du groupe Ecolo, interpelle le Parlement wallon, et dépose une résolution « pour un moratoire dans le dossier CHB. »⁵⁴

Si nous nous attardons sur cet argumentaire, c'est parce qu'il est remarquable de clarté et pose en peu de lignes les questions qui fâchent, là où les lettres d'autres hommes et femmes politiques se contentent de répéter les arguments traditionnels sans faire avancer la réflexion ni se laisser interpellé par les changements de conjoncture. Nous citerons un peu plus loin des extraits de réponse de Didier Reynders, André Antoine et Joëlle Milquet datant de début 2008, en réponse à des courriers de riverains. Quant à Jean-Pierre Grafé (CDH), ancien ministre régional des Travaux Publics (de 92 à 95) et fervent défenseur du projet, ses arguments n'ont pas changé : « Quelle est la métropole européenne qui n'a pas son ring autoroutier ? Allez dire aux habitants des quais de la Dérivation qui supportent 25.000 véhicules par jour, que CHB est inutile. D'ailleurs le parlement européen a retenu le projet comme « chaînon manquant du réseau transeuropéen de transport ». Pas parmi les projets prioritaires directement soutenus, c'est vrai (...) On ne peut pas dire à la Commission « Je ne fais pas CHB, donnez-moi le tram. » Il y a moyen de faire les deux. On va faire les deux.»⁵⁵ Mais revenons à Bernard Wesphael et à son interpellation.

Après un avant-propos résumant l'historique du projet « vieux de près de quarante ans, à une époque où le progrès se mesurait à l'aune du kilomètre d'autoroute construit », Bernard Wesphael dénombre les « erreurs stratégiques » du gouvernement wallon dans ce dossier, comme par exemple d'avoir négligé le réseau ferré et la voie d'eau. Mais il dénonce aussi le fait que le dossier soit politique, lié à un accord de majorité, ce qui explique que certains parmi les membres du gouvernement wallon disent ne rien pouvoir faire, quand bien même le projet serait douteux. « En d'autres termes, les dés sont pipés ».

B. Wesphael analyse ensuite brièvement les réponses du MET aux recommandations de l'EIE et signale leur caractère « dilatoire » c'est-à-dire qui reporte les réponses après la réa-

⁵⁴ Interpellation à M. Benoît Lutgen, Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme, « pour un moratoire dans le dossier CHB », Namur, 20 novembre 2007.

⁵⁵ « Quelle métropole n'a pas son ring ? », Le Soir, pages Régions (Liège), 21 décembre 2007, p. 15.

lisation de la liaison « quand le mal sera fait et les liards dépensés ». Il en conclut : « Bref, le MET, sous la férule de votre estimé collègue M. Daerden, veut avancer à marche forcée. » A cela il oppose le réchauffement climatique et l'urgence de présenter, pour CHB, un dossier solide qui tienne compte des nouveaux paramètres en matière de climat et de gaz à effet de serre. Une analyse globale, dit-il, n'a jamais été réalisée pour CHB (reproche principal, également, du groupement CHB, d'IEW, du CWEDD, et, on le verra, de l'Europe elle-même).

Il souligne également le fait qu'il n'y a aucun plan de circulation ni d'étude, par le MET, des conséquences de la liaison au plan local, ces conséquences étant considérées comme faisant partie des questions extérieures à la demande de permis.

Il s'étonne par ailleurs que les panneaux directionnels placés par la région wallonne au nord de Liège invitent les véhicules de transit européen à gagner Luxembourg en passant par le tunnel sous Cointe, alors que le contournement autoroutier de Liège est déjà assuré par les autoroutes Namur-Luxembourg et Verviers-Prüm. En quelque sorte on pousse les automobilistes au vice... et on leur fait miroiter, toujours par panneaux directionnels, l'existence d'un « ring » qui n'existe « que dans l'imagination de ceux qui souhaitent son existence » car en réalité « CHB n'est pas l'achèvement du ring autour de Liège mais son commencement et un tronçon autoroutier entre Tilff et Flémalle est déjà envisagé après CHB. » B. Wesphael lève ici le rideau sur un autre tronçon controversé, qui hachera cet autre poumon vert de Liège qu'est le bois du Sart-Tilman.

Il incrimine particulièrement le fait que le MET ait écarté ou analysé de manière insuffisantes les alternatives au projet.

Un volet important de l'argumentation est consacré au volet financier. Les « mesures d'accompagnement » demandées par l'EIE auraient pu être réalisées à moindres frais depuis des années « si le collège communal liégeois l'avait vraiment voulu. » En quelque sorte, B.

Wesphael souligne ici l'hypocrisie du collège communal liégeois qui s'alarme très tardivement, dans sa lettre en réponse à l'enquête publique, des effets collatéraux de CHB.

Les 400 millions d'euros seront déjà, dit-il, difficiles à mobiliser par la Région Wallonne, obligée de faire appel à la SOFICO, c'est-à-dire à un outil de débudgétisation, autrement dit à un creusement de la « dette wallonne cachée. » Or le projet d'un transport public intégré desservant l'ensemble de l'agglomération liégeoise coûtera au moins autant. Autant dire que si on fait CHB, ce transport public ne pourra se faire. « Ce sera donc CHB sans le tram ».

Enfin il tort le cou à un canard fort défendu par la Région wallonne, à savoir que la liaison CHB sera pourvoyeuse d'emploi.

Non, dit-il, en se référant à des études européennes, les infrastructures routières n'apportent pas forcément un mieux-être économique à une région et surtout sont moins pourvoyeuses

d'emploi que le transport en commun. « CHB créera moins d'emplois qu'une politique de transport en commun plus respectueuse de l'environnement ! »

Nous reviendrons sur ce point important à propos d'autres publications et d'articles parus récemment dans la presse.

B. Wesphael conclut en demandant un moratoire pour le projet CHB.

4.2 Le réveil et l'élargissement de la polémique

On peut donc dater le réveil et l'élargissement de la polémique de l'automne 2007, suite donc à l'enquête publique et à la prise de conscience par certains des contenus objectivement inquiétants de l'EIE. Ce document, que la plupart des politiques et édiles locaux considèrent comme une simple formalité légale, déclenche les inquiétudes de certains collègues (Liège et Fléron), une prise de conscience accrue dans la population et une remontée du débat du niveau plutôt local (les articles étaient jusque là confinés aux pages « Régions » du Soir ou de la Libre Belgique) à un niveau national (présence dans les pages nationales des grands médias francophones).

4.2.1 Opinions et Carte Blanche.

Une étape supplémentaire sera atteinte avec la publication de lettres d'opinion ou cartes blanches dans deux grands journaux quotidiens, - dans les « Débats » de la Libre Belgique, d'une part, dans le « Forum » du Soir d'autre part, rubriques de part et d'autre très largement lues, avec belle visibilité, page entière ou trois-quart de page, photo ou dessin (photo d'un panneau anti CHB dans la Libre, belle illustration de Royer pour le Soir). A signaler que dans l'un et l'autre cas, CHB est mentionné directement : dans une réflexion globale pour l'article de la Libre, signé par « la jeune garde », (dont le président du Mouvement des jeunes socialistes de Liège)⁵⁶, et comme sujet unique pour la carte blanche du Soir signée par plusieurs intellectuels et professeurs d'université dont Jean-Pascal van Ypersele⁵⁷, professeur de climatologie et de sciences de l'environnement à l'UCL et membre éminent du GIEC.

⁵⁶ Pierre Castelain, Gün Gedik, François Schreuer, « L'autoroute de trop », La Libre, 28 novembre 2007, p.31.

⁵⁷ Pierre Ozer, André Ruwet, Jean-Pierre Pécasse, Pierre Leprince, Caroline Lamarche, Jean-Luc Outers, Jacques Teller, Jean-Pascal van Ypersele, Liaison autoroutière « CHB » : la Wallonie s'empêtré dans des choix dépassés », Le Soir, 6 décembre 2007, p.21.

4.2.2 Conférences-débats.

Nous avons assisté à une conférence-débat organisée à l'université de Liège à l'initiative de François Schreuer⁵⁸, et dont les intervenants étaient : Claudie Vinckevorst, secrétaire CGSP du TEC Liège, Didier Castagne, administrateur des TEC, auteur d'une étude sur le tram, Jean-Marc Lambotte, chercheur en urbanisme Ulg, et Willy Demeyer, bourgmestre de Liège. Depuis, il semble que tous les politiques parlent du tram et que des études soient activement citées, des chiffres avancés. En attendant, à cette date, rien n'apparaissait encore dans les médias et nous pensons utile de souligner le rôle qu'un mouvement comme celui du « Oui au tram ! Non à l'autoroute ! » a joué dans la prise de conscience publique et les prises de position politiques sur une mobilité alternative à Liège.

Les interventions étaient claires et souvent chiffrées.

- Jean-Marc Lambotte, a avancé faits et chiffres quant à la pertinence du tram jugé utile dans les villes de plus de 200.000 habitants, ce qui est le cas à Liège, son coût, ses avantages aux divers points de la ville, ses difficultés d'établissement en raison du peu d'espace public disponible à Liège, la nécessité urgente de maîtriser l'étalement urbain et la perte d'habitants de Liège, et de développer un modèle de ville compacte pour lutter contre la dépendance automobile et les gaz à effet de serre : pour rappel, de 1990 à 2004, en Région wallonne, les GES ont augmenté de... 40% !
- Didier Castagne quant à lui a signalé qu'en dix ans le nombre de voitures a augmenté à Liège de 20% là où dans les villes française il a baissé de 10 à 15%.... Il a ajouté que le Tunnel de Cointe n'est pas un instrument de lutte contre le transit mais un outil de pénétration en ville. Que CHB sera très vite saturée car les autoroutes attirent le trafic et qu'il ne faut pas prévoir à court terme mais à vingt à quarante ans. Et enfin il s'est demandé où restait le projet de Communauté urbaine à Liège, là où en France il existe depuis longtemps des « agences d'urbanisme ».
- Claudie Vinckevorst a signalé qu'actuellement 1800 personnes travaillaient aux TEC liégeois et que si l'on évoque les usagers comme des « clients » et qu'on parle de « rentabilité », il faut garder à l'esprit que le bus doit rester un service public qui, pour le moment, n'est pas vraiment adapté, en particulier vers le Sart-Tilman, à savoir l'université. Il a ajouté qu'il faudrait dix ans pour faire le tram et qu'il faut donc améliorer les bus en attendant. Il s'est enfin inquiété, pour l'emploi, du projet du ministre Antoine qui prévoit des « bus à haut niveau de service », à savoir sans chauffeur...

⁵⁸ « Le tram est-il l'avenir de la mobilité à Liège », Conférence-débat à l'Ulg du 20 octobre 2007, notes personnelles.

- Willy Demeyer s’est exprimé en termes plus généraux : la Belgique, a-t-il dit, gaspille les deniers publics. Santé, éducation sont les parents pauvres. La priorité reste, entre autres, au tout à la route. Or faire de nouvelles voiries coûte très cher, et porte à conséquence en termes d’empreinte écologique et de gaz à effet de serre. Sans compter « la dette historique de Liège ». Il a reconnu que les mesures d’accompagnement n’avaient pas été prises pour le Tunnel de Cointe, qui avait par ailleurs subi un retard préoccupant en raison d’une mauvaise gestion. A propos de CHB, il a souligné le contraste entre Liège-ville (200.000 habitants) et la périphérie (5 ou 600.000 habitants). Bien que sensibles à une mobilité nouvelle, les bourgmestres de la périphérie sont pour CHB. Suite à l’étude d’incidence, Liège a rendu un avis favorable tout en mettant le sujet épineux des implantations commerciales « à l’étude du prochain conseil des bourgmestres ». Pour le PUM, il faudra 18 mois d’études. Pour améliorer les transports en commun de manière générale, il faudra d’autres études qui prendront plusieurs années, et la réalisation d’un tram (idéalement selon un axe double, en croix) ne se fera pas avant quinze ou vingt ans.... Il faut donc déjà faire l’autoroute. De toute façon il s’agira d’un autre budget que CHB, et non encore chiffré. « Il faut un ring », conclut Demeyer, « je pense que cette liaison va se faire. »
- Enfin la parole a été à la salle, où les critiques n’ont pas manqué envers le manque de volonté politique, les aberrations des réalisations récentes (les nouvelles voiries construites sans piste cyclable, l’aéroport de Bierset non relié aux transports en commun), les embouteillages sur les voies d’accès au centre... Nous avons également entendu des souhaits pour que la localisation des activités se fasse au cœur des quartiers urbains et non aux abords des nœuds autoroutiers, ceci pour favoriser un accès aisé aux piétons et cyclistes et encourager la mobilité douce.

4.2.3 Réaction des politiques :

Une première vague de réactions officielles s’est faite à l’occasion de courriers de riverains directement adressés aux ministres. Ainsi on a pu lire :

- * André Antoine : « Sans préjuger de la décision finale, je tiens d’ores et déjà à souligner que la demande de permis, déposée en mai 2007 et accompagnée de l’étude d’incidences, a fait l’objet de 5 enquêtes publiques, 5 réunions de concertation, 5 avis de collèges communaux et 5 accords de conseils communaux sur les modifications projetées. Au demeurant, le Gouvernement précédent n’avait pas œuvré pour désinscrire au plan de secteur la liaison CHB et avait même, à la demande de Messieurs Michel Daerden et José Daras, sollicité la Ministre fédérale des Trans-

ports et de la Mobilité de l'époque de soutenir l'inscription de celle-ci dans le réseau routier transeuropéen (Trans European Road Network, TERN). »⁵⁹

L'argumentation semble faire porter la responsabilité à la ministre des Transports de l'époque, à savoir Isabelle Durant, ce qui n'est pas très glorieux pour les Eco-lo... Mais il faut préciser que la demande d'inscription de la liaison CHB par le gouvernement précédent (arc-en-ciel : ps, mr, écolo), a été faite alors que l'enquête publique devait encore passer par une révision préalable du plan de secteur pour l'inscription du tracé, ce qui laissait encore des possibilités de recours. C'est le gouvernement suivant qui, après le départ d'Ecolo, a modifié le CWATUP (Code wallon d'Aménagement du Territoire) pour permettre la réalisation de CHB. Pour rappel : le décret wallon du 3 février 2005⁶⁰ modifie l'article 23 du Code Wallon d'Aménagement du Territoire (CWATUP) de sorte qu'il ne soit plus nécessaire de réviser le plan de secteur pour permettre la construction de CHB. (voir ci-dessus p.14)

* Joëlle Milquet reprend exactement les mêmes arguments dans les mêmes termes. Les lettres sont strictement identiques.⁶¹

* Didier Reynders: « Je comprends vos inquiétudes mais le contournement de la Ville de Liège qui a été décidé il y a une trentaine d'années, est bien engagé. Le tunnel sous Cointe est proche de la saturation, il est le théâtre de plus en plus d'accidents. Les quais de la Dérivation sont également fort sollicités par le trafic de transit entre la Hollande et l'Allemagne vers les Ardennes et le sud. » Pour un Liégeois de souche, l'argumentation semble assez pauvre, et la mention de la « trentaine d'années » n'est pas vraiment un argument révolutionnaire. Didier Reynders ajoute que le projet « devrait être subsidié via un financement alternatif du type de celui qui a servi pour le creusement du tunnel sous Cointe. »⁶²

Il s'agit de la SOFICO, société de financement complémentaire instaurée par le décret du 10 mars 1994 (voir ci-dessus p.14) et chargée d'intervenir dans le financement des projets reconnus comme « chaînons manquants dans le réseau transeuropéen (TEN : Trans European Network) »⁶³

59 Lettre d'André Antoine, Vice-président du Gouvernement wallon, Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial, en date du 20 février 2008, en réponse à la lettre de M. Daniel Bouché, habitant de Liège, concernant le permis d'urbanisme pour la liaison CHB.

60 M.B. 1^{er} mars 2005

61 Réponse de Joëlle Milquet à M. Francis Leboutte, habitant de Tilff, en date du 2 juin 2008

62 Réponse de Didier Reynders à M. Alain Vito, habitant de Liège, en date du 11 février 2008.

63 Décret du 10 mars 1994 relatif à la création de la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures, Article 2 alinéa 5, M.B. 1^{er} avril 1994

* A propos du rôle joué par la SOFICO, Pierre Jonckheer, député européen vert, avait interpellé la Commission en date du 16 juillet 2007 ⁶⁴ en des termes, qui ouvraient une nouvelle piste de recours, également revendiquée par le groupement CHB⁶⁵. Après avoir rappelé qu'en sa séance du 19 avril 2007, le gouvernement régional wallon a décidé l'achèvement des « chaînons manquants » dans le réseau régional et européen en confiant à la SOFICO la réalisation de la liaison A605, dite CHB, travaux prévus en 2009-2011 pour un budget estimé à 400 millions d'euros, Pierre Jonckheer constate que « *La SOFICO joue le rôle d'un « bailleur-promoteur* » dans le cadre de la réalisation de CHB. A aucun moment il n'a été procédé à un quelconque appel d'offre. » Or la SOFICO semble « répondre aux différents critères qui font qu'une société ne peut se voir attribuer un marché par l'autorité publique sans appel d'offre et mise en concurrence. » Autrement dit, le Gouvernement wallon aurait dû faire un appel d'offre, ce qui n'a pas été le cas, la SOFICO ayant été désignée comme unique opérateur. « On peut donc se demander si la SOFICO peut se voir confier la construction et la gestion (en d'autres termes, la concession) de la liaison autoroutière CHB sans un appel d'offre et une mise en concurrence préalables. La Commission peut-elle donner son opinion sur ce point ? La décision du gouvernement wallon du 19 avril 2007 confiant la réalisation de CHB à la SOFICO est-elle conforme au décret instituant cette dernière, ainsi qu'au droit européen en matière de concurrence et de marchés publics ? »

* Michel Daerden, interviewé par Pierre Morel, journaliste au Soir, à propos de CHB, rappelle que le dossier est depuis trente ans sur la table. A la question de savoir pourquoi il tient tant à ce projet si compliqué à mener, il répond par trois arguments bien connus :

1) « le tunnel de Cointe commence à être saturé et CHB le soulagera de 10 à 15% de son trafic. »

C'est faire peu de cas des résultats de l'EIE qui signale que le tunnel de Cointe joue très bien son rôle d'accès au centre ville et que la liaison CHB ne capterait que entre 4 et 7% du trafic de transit. Michel Daerden ajoute : « C'est comme ça, qu'on le veuille ou non, que cela plaise ou pas, le trafic routier continue à augmenter chaque année ! »

⁶⁴ Site du Parlement européen, www.europarl.europa.eu, question parlementaire du 16 juillet 2007.

⁶⁵ Communiqué de presse du groupement CHB du 13 avril 2008, « Coup de frein autoroutier », suite à l'article du Soir du même titre, Christophe SCOUNE et Pierre MOREL, « Un coup de frein autoroutier », le Soir, 12 avril 2008

argument que les riverains nous ont dit avoir entendu à plusieurs reprises, dans les mêmes termes exactement, de la bouche de MM. Delmarcelle et Verlaine, ingénieurs du MET en charge du dossier CHB.

- 2) CHB limitera les risques de pollution et d'accidents car « de nombreux camions, et il y en aura toujours plus, traversent la ville de Liège ». On remarquera ce que cette argumentation a de fataliste : de toute façon, on n'y changera rien, il y aura toujours plus de voitures et de camions à l'avenir. On le voit, cette argumentation se situe dans le fil de la conclusion de l'étude d'incidence : pas de remise en question des « choix fondamentaux », donc aggravation des problèmes de mobilité. Et la preuve en est faite par le ministre lui-même....
- 3) « La liaison aura un impact économique important dans la mesure où elle réduira de façon substantielle le nombre de kilomètres parcourus pour toute une série de trajets. » A quoi certains ont déjà répondu qu'elle augmentera par ailleurs le nombre de km parcourus, en raison de la péri-urbanisation et de l'effet d'appel ...

Quant à la SOFICO, Michel Daerden répond qu'il n'est pas inquiet. « C'est une attaque de plus d'Ecolo. Je ne suis pas dupe : on essaye de m'épuiser pour reporter CHB à la législature prochaine. Mais on n'y arrivera pas : je mets toute ma force politique pour faire poser des actes irréversibles dans ce dossier avant de partir. »⁶⁶

4.2.4 Le coup de frein de l'Europe

Le 3 avril 2008 l'Europe jette un pavé dans la mare. La Commission rappelle à l'ordre la Belgique qui a « manqué aux obligations qui lui incombent ». Pour elle, la Région wallonne a omis d'organiser « une évaluation stratégique d'impact »⁶⁷. Elle attaque le décret dit « Resa » de « simplification administrative » (modification du CWATUP du 3 février 2005⁶⁸). La procédure mise en œuvre par le Gouvernement wallon est donc illégale et la Commission est sur le point de porter cette affaire devant la Cour de justice européenne. Ce blâme européen pourrait se transformer en sanction envers la Région wallonne (mais pas en

⁶⁶ « De toute ma force politique ! » interview de Michel Daerden par Pierre Morel, Le Soir, 21 mai 2008.

⁶⁷ Christophe SCOUNE et Pierre MOREL, « Un coup de frein autoroutier », Le Soir, 12 avril 2008

⁶⁸ M.B. 1^{er} mars 2005 (voir ci-dessus p. 14)

l'arrêt du projet). La Commission donne deux mois à la Belgique pour prendre les mesures requises et se conformer au présent avis.

Commentant cette annonce, le groupement CHB tance lui aussi le Gouvernement wallon, en stigmatisant « la politisation extrême du dossier CHB et l'obstination coupable de quelques-uns ». Selon lui, il n'est pas trop tard pour renoncer à l'accord de gouvernement de 2004 concernant la réalisation de CHB. Les enjeux socio-économiques régionaux et les enjeux climatiques, énergétiques et environnementaux planétaires (donc aussi wallons) l'exigent.⁶⁹ Le Collectif pour un moratoire CHB n'est pas en reste, avec un communiqué vigoureux intitulé « Baroud d'honneur pour les bétonneurs ? »⁷⁰

Michel Daerden, lui, dans l'entretien cité plus haut⁷¹, signale, s'agissant de la réaction de l'Europe, que le décret dit « Resa » de simplification administrative a été estimé valable par toutes les instances belges où il a été attaqué (par le groupement CHB) : Conseil d'Etat, Cour constitutionnelle. Il rend hommage au ministre Antoine qui « a tout mis en œuvre pour simplifier les procédures ». Celui-ci, nous allons le voir, trouvera quelques semaines plus tard, une nouvelle « simplification » utile à l'avancement, entre autres, du projet CHB⁷².

69 Communiqué de presse du groupement CHB du 13 avril 2008

70 Collectif pour un moratoire sur l'autoroute CHB, « Baroud d'honneur des bétonneurs ? », 28 mai 2008

71 « De toute ma force politique ! » interview de Michel Daerden par Pierre Morel, Le Soir, 21 mai 2008.

72 Voir fin de notre cinquième partie et notre conclusion

5. PEUT-ON PREVOIR L'EVOLUTION DU DOSSIER CHB ?

5.1 Wallonie : un certain changement ?

5.1.1 Prudence des politiques

Est-ce le coup de frein de l'Europe, l'obstination des opposants, le réveil du débat sur la mobilité et le tram à Liège, le pic pétrolier, les mauvaises nouvelles en provenance de la planète, qui font évoluer les politiques ? Alors qu'ils défendaient le projet CHB comme si c'était leur enfant, on assiste à quelques changements de positions depuis peu. Comme par exemple celle du ministre Antoine qui dans une déclaration du mois d'avril 2008 dit ceci : « Liège a nettement plus besoin d'un bon transport en commun que d'un nouveau tronçon d'autoroute »⁷³. Tout comme celle du ministre Lutgen, invité à la radio de la RTBF, qui dit d'abord : « concernant CHB, la décision n'est pas définitive ». Mais insiste aussi en disant : « En termes de priorités politiques, entre le tram à Liège et la liaison autoroutière, il faut d'abord faire le tram à Liège. »⁷⁴. Ces prises de positions nouvelles traduisent un malaise certains mais peut-être aussi une prise de conscience au sein du politique quant à l'urgence sociale et écologique à laquelle nous faisons face aujourd'hui. Quand au ministre Daerden, il n'en démord pas. Alors que le projet est critiqué de toutes parts et donne lieu à des « explications » prudentes de la part des politiques concernés, il affirme attendre avec confiance le permis qui voyagerait actuellement entre le service du fonctionnaire délégué de la Région wallonne et le cabinet du ministre Antoine (compétent pour délivrer le permis). Il espère même l'avoir avant les vacances d'été 2008 de manière à pouvoir lancer les adjudications publiques et commencer les travaux au premier semestre 2009.⁷⁵

73 Cité dans le communiqué du Collectif pour un moratoire sur l'autoroute CHB, « Baroud d'honneur des bétonneurs ? », 28 mai 2008

74 Collectif pour un moratoire sur l'autoroute CHB, « Baroud d'honneur des bétonneurs ? », 28 mai 2008

75 Collectif pour un moratoire sur l'autoroute CHB, « Baroud d'honneur des bétonneurs ? », 28 mai 2008

5.1.2 Les opposants encouragés : les prix d'IEW⁷⁶ et le soutien de Greenpeace.

Chaque année, inter-environnement Wallonie décerne ses palmes et chardons. Cette année le groupement CHB c'est vu décerner le « Prix des associations » qui distingue une des 150 associations membres de la fédération pour son action remarquable. IEW justifie cela par le fait que le groupement CHB a eut l'intelligence d'inscrire son action dans une analyse globale des enjeux liés aux nouvelles infrastructures routières. Et ce en mobilisant exemplairement les citoyens, les médias, et aussi grâce à un suivi rigoureux du dossier.

Ajoutons que Greenpeace, association active sur de « gros » dossiers à portée nationale ou internationale, a pris récemment position dans le dossier CHB et prépare même une action de « camping arboricole » sur le site, action prévue en septembre 2008.⁷⁷

De quoi donner un nouvel élan aux opposants et aux partisans d'un moratoire et leur confirmer que leur action n'est pas celle de « nimbystes » mais de citoyens préoccupés de l'avenir et de l'impact de leur engagement à l'échelon local mais aussi planétaire.

5.2 Le Contexte mondial

En 2007 Al Gore et le GIEC reçoivent le prix Nobel de la paix pour le film « une vérité qui dérange ». Celui-ci nous montre les effets dramatiques du réchauffement climatique sur la planète. A travers cette récompense, c'est aussi un peu la Belgique scientifique qui est mise à l'honneur puisque Jean-Pascal Van Ypersele (docteur en physique, climatologue et professeur à l'UCL) est une des chevilles ouvrières du GIEC. On notera aussi qu'il soutient spécialement la demande de moratoire sur les nouvelles infrastructures routières⁷⁸ et qu'il a soutenu personnellement la carte blanche publiée dans le Soir.⁷⁹ Ce qui nous montre donc que le dossier CHB n'est pas anecdotique sur le plan de la lutte contre le réchauffement climatique.

Par ailleurs, dans la presse, on assiste à une multiplication des articles sur le thème du réchauffement climatique, présenté comme plus grave que prévu, et sur la part prise par les transports routiers dans ce réchauffement.⁸⁰ Les préoccupations climatiques occupent les « unes »⁸¹, s'étalent sur plusieurs pages et font l'objet de dossiers ou d'éditoriaux dans de

76 TITEUX Pierre, « Palme et chardon 2008 : les lauréats ! » IEW, 5 juin 2008.

77 www.greenpeace.org/Belgium

78 Groupement CHB, communiqué de presse, 12 octobre 2007, et <http://www.iewonline.be/spip.php?article976>

79 Pierre Ozer, André Ruwet, Jean-Pierre Pécasse, Pierre Leprince, Caroline Lamarche, Jean-Luc Outers, Jacques Teller, Jean-Pascal van Ypersele, Liaison autoroutière « CHB » : la Wallonie s'empêtre dans des choix dépassés », Le soir, 6 décembre 2007, p. 21.

80 « Priorité à la route : stop ou encore ? », Le Soir du 3-4 mai 2008, p. 1, 2, 3, et 20.

81 « Pollution, climat : le grand stress », le Soir du 7 avril 2008, p. 1, 2, 3, 18, 20.

nombreux magazines spécialisés⁸² ou non.⁸³ Le « printemps de l'environnement » à l'initiative du ministre Maignette fait aussi l'objet de nombreux commentaires.⁸⁴

« Le printemps de l'environnement risque fort de se clôturer sur un constat d'échec d'autant plus amer que non seulement l'initiative ne débouche pas sur les mesures espérées mais envoie en outre à la population un signal d'immobilisme en totale contradiction avec l'urgence de changements que la situation exige. »⁸⁵

L'immobilisme n'est pourtant pas partout la règle, ni dans tous les domaines. Ainsi le ministre Antoine n'a pas manqué d'ajouter, dans ses réponses aux réclamants : « Concernant le débat sur les économies d'énergie, je me permets tout de même de vous faire observer que la Région wallonne a réduit sa consommation finale d'énergie depuis 2004 de près de 5% et que c'est la seule Région en Belgique à avoir atteint cette performance (Flandre : + 2,2% ; Bruxelles : - 2,9%) »⁸⁶

Il reste que le transport est au cœur de la crise énergétique comme du dérèglement climatique : il consomme à lui seul 20% de l'énergie mondiale et 55% du pétrole⁸⁷. C'est bien sur ce terrain que le ministre ne répond pas, sans doute parce qu'en cette matière la Wallonie, et la Belgique de manière générale, est une très mauvaise élève. Nous allons donc, pour la situation qui nous occupe, à savoir l'aménagement de la mobilité et des infrastructures routières, observer à travers quelques exemples ce qui s'est fait dans les pays voisins de la Belgique.

5.3 Les pays voisins de la Belgique

Alors que la région Wallonne s'obstine à vouloir faire CHB et que le ministre Leterme, pour l'état fédéral, annonce un élargissement du Ring de Bruxelles, nous allons donner quelques exemples de projets d'autoroutes qui ont été abandonnés et ce pour diverses raisons.

5.3.1 La Pologne:⁸⁸

Dans le nord-est de la Pologne, à une trentaine de kilomètre de la Biélorussie et de la Lituanie, la Commission européenne a fait stopper les travaux d'une autoroute devant traverser

82 Panda magazine, WWF, oct-nov-déc 2007, numéro spécial « Le changement climatique ».

83 « Retour à l'asphalte », Philippe Lamotte, Le Vif-l'Express, 28/9/2007, p. 31

« Le pic pétrolier est déjà réalité », Geert Noels, Trends-Tendances, juillet 2007, p. 34.

84 « Maignette lance son printemps de l'environnement », François Brabant, Le Vif l'Express, 15/4/2008.

85 Le Vif.be avec Belga, « Un printemps de l'environnement pourri », 2/7/2008

86 Lettre-type du Ministre Antoine aux réclamants, février 2008, repris par Mme Milquet.

87 BAUPIN Denis, « Tout voiture, no future ». éd. l'Archipel, Paris, 2007, p. 35.

88 KUCZKIEWICZ Jurek, « Pour quelques hectares de tourbe... », Le Soir, 17 octobre 2007

ser la vallée de la Rosputa. Son motif est simple, cette vallée abrite des tourbes qui constituent un biotope unique à l'ouest de l'Oural (chaîne de montagne située en Russie qui marque aussi la limite géographique entre l'Europe et l'Asie), un véritable petit joyau écologique. De même l'ensemble de la forêt Augustow, se situant sur le tracé de l'autoroute, est protégé par le projet européen Natura 2000. Les autorités locales ne peuvent donc y faire ce qu'elles veulent.

Ce projet datant des années 2000, alors que l'adhésion de la Pologne dans l'union européenne elle ne date que de 2004, on peut dès lors penser que la Commission ne peut donc pas faire valoir ses directives rétroactivement. Et bien si, car la directive Natura 2000 a bien force de droit.

5.3.2 La France

5.3.2.1 Contournement de Toulouse et de Bordeaux⁸⁹

En France, conformément aux orientations fixées par le Président de la République suite au Grenelle de l'Environnement et reprises par le projet de loi Grenelle, toutes nouvelles infrastructures routières, ferroviaires ou fluviales devront désormais garantir des mesures prouvant une vraie neutralité en ce qui concerne les enjeux environnementaux des territoires traversés. Ainsi tous les projets qui n'atteindront pas un haut niveau d'exigence environnementale ou qui ne répondront pas à une nécessité de sécurité ou d'utilité collective ne seront pas retenus. C'est pourquoi les contournements autoroutiers de Toulouse et de Bordeaux ont été abandonnés.

La justification d'un tel acte n'est autre que le fait que ces projets ne correspondent plus aux nouveaux enjeux de développement durable : ils participent au gaspillage de l'espace, notamment en favorisant l'étalement urbain, et privilégient la voiture dans un contexte de pétrole cher et non renouvelable.

5.3.2.2 Strasbourg

A Strasbourg, c'est un tout autre type de projet qui s'est vu renaitre. Ici pas d'autoroute stoppée mais bien, comme des centaines de personnes le réclament à Liège, la présence du tram qui a réinvesti la ville. Le tramway qui avait disparu de l'agglomération strasbourgeoise en 1960, a été réintroduit dans la ville en 1994. Le réseau comporte 5 lignes comptabilisant 53 km de voies. Ce qui fait de lui le premier réseau de tramway de France par la taille. La création de ce réseau a été accompagnée d'opération d'urbanisme visant à privilégier l'accès au centre ville par le tramway ainsi que les modes de transport doux. De même, des parkings relais ont été créés en périphérie à proximité des stations pour dissuader les automobilistes d'utiliser leurs voitures et les inciter ainsi à utiliser le tram. La circulation à Strasbourg en est rendue agréable et les piétons et vélos se sentent accueillis et protégés.

5.3.2.3 Paris

Sans la montée en puissance des premiers mouvements écologiste, Paris aurait pu être éventrée par de multiples autoroutes urbaines. Ainsi le canal Saint-Martin, un des joyaux de l'est parisien, a failli être couvert pour accueillir une autoroute.⁹⁰

⁸⁹ Cabinet du ministre d'état, communiqué de presse, « A65 et contournements », 4 juin 2008

⁹⁰ BAUPIN Denis, « Tout voiture, no future », éd. l'Archipel, Paris 2007, p. 99

On ne peut s'empêcher de penser avec tristesse que c'est le sort qu'a connu, à Liège, le boulevard de la Sauvenière qui était, autrefois, une voie d'eau bordée d'arbres.

5.3.2.4 Alpes et Pyrénées

Grâce à la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (LOADDT), dite loi Voynet, la construction de nouvelles percées autoroutières au travers des Alpes et des Pyrénées est dorénavant interdite. La priorité sera donnée au rail, ce qui implique non seulement des moyens financiers importants mais aussi un travail avec les populations pour garantir la meilleure insertion environnementale possible.

5.4 L'EUROPE

5.4.1 Des priorités revues, des actes concrets

L'Europe change son fusil d'épaule et réoriente ses priorités en matière de transport⁹¹. Elle a décidé de ne consacrer à la route que 2,7 % de son budget transports 2007-2013. Consacrant l'essentiel de ses moyens au secteur ferroviaire⁹², elle réclame pour le secteur routier des études qui, pour le projet CHB, ont été écarté.

Rappelons que le projet CHB, apparu seulement depuis 2004 sur la carte RTE-T pour l'horizon 2020, n'est pas repris dans les « projets européens prioritaires » à l'horizon 2010.

Rappelons également que le 3 avril 2008, la Commission européenne a rendu un avis motivé à l'encontre de la Région wallonne estimant illégale la simple inscription au plan de secteur comme tracé autoroutier de la zone de réservation, sans étude stratégique d'impact. Le commissaire européen Stavros Dimas relève que « la Belgique a manqué aux obligations qui lui incombent »⁹³. Elle rajoute aussi ceci « la modification du plan de secteur (...) aurait du faire l'objet d'une évaluation environnementale (...). La Commission invite le Royaume de Belgique à prendre les mesures requises pour se conformer au présent avis dans un délai de deux mois. »⁹⁴. Mais ce n'est pas tout, la Commission demande aussi, nous l'avons vu, des compléments d'informations concernant la SOFICO et l'absence d'appel d'offre, et réclame la convention entre la SOFICO et la Région⁹⁵.

91 « Le livre blanc – La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix. », 128 pages, publication de la Commission européenne.

92 Ph. Ricard, « Les financements européens privilégient les axes ferroviaires », *Le Monde*, 22/11/2007

93 BECHET Marc, « La liaison CHB décriée par l'Europe elle-même », *La Libre*, 14/04/2008

94 SCHOUNE Christophe et MOREL Pierre, « Un coup de frein autoroutier », *Le Soir*, 12 avril 2008

95 MOREL Pierre, « De toute ma force politique ! », *Le Soir*, 21 mai 2008

Autant de signe d'une volonté politique de l'Europe qui va dans le sens du bouleversement des « choix fondamentaux de société » dont parlait d'EIE.

5.4.2 L'avis de la CEMT (Conférence européenne des ministres des transports): une avancée qui ne date pas d'hier

La Région wallonne, en particulier le ministre Daerden, avance souvent l'argument économique pour justifier CHB : la construction de la liaison autoroutière relèvera la région sur le plan économique, par l'emploi lié à la construction des infrastructures et de nouveaux zonings. Or il semble que cet argument soit à nuancer sérieusement à partir du moment où l'on se met à comparer l'impact socio-économique réel des nouvelles infrastructures et celui des transports en commun.

Cet aspect est de plus en plus présent dans les argumentaires des opposants mais aussi des scientifiques. Or il a déjà été annoncé en 2001 dans une petite phrase intéressante de la CEMT (conférence européenne des ministres des transports), dans le rapport de sa Table ronde « transport et développement économique : « 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. »⁹⁶

5.5 Les aspects socio-économiques: réfléchir autrement

Alors que la qualité du transport urbain à Liège laisse gravement à désirer et que le réseau TEC est arrivé à saturation sur plusieurs tronçons aux heures de pointe, les citoyens comprennent mal que le pouvoir régional ait délaissé cette priorité au profit du très contesté projet CHB, 400 millions d'euros HTVA, soit presque un demi-plan Marshall... Lorsque les signataires de la pétition « Oui au tram ! Non à l'autoroute ! » réclament l'investissement des moyens disponibles dans l'amélioration des transports en commun, ils prouvent qu'ils ont compris les enjeux sociaux de la mobilité : l'augmentation du coût de l'énergie pénalisera les étudiants, les demandeurs d'emploi et les petits salariés tenus aux déplacements. Parler d'« écologie sociale » comme le font les dirigeants wallons c'est, aussi, ne pas s'aveugler sur cette question de l'accès au transport des personnes en situation précaire, une précarité

⁹⁶ « *Transport et développement économique* », Rapport de la 119^e Table ronde d'Economie des Transports, éditeur CEMT, Paris, 24 septembre 2002.

qui s'accroît rapidement et concerne des couches de plus en plus larges de la population. Si on n'a pas les moyens d'avoir une voiture, en l'absence de transports en commun performants, c'est le droit même à la mobilité, donc à l'emploi et à la vie sociale, qui est nié. Bernard Wesphael avait abordé ce point dans son interpellation du 20 novembre 2007 au Ministre Lutgen. Avant lui, une conférence de presse tenue en 2001 à Trooz par deux chargés de mission d'Inter-Environnement Wallonie et un administrateur du Groupement CHB avait déjà signalé qu'il n'y a pas de lien automatique entre, d'une part, l'accroissement des infrastructures routières et, d'autre part, le développement économique et la création d'emploi. Il peut arriver que les « locaux » que l'on prétend aider, en leur faisant par exemple miroiter des possibilités d'emploi liées à la présence de l'autoroute, subissent parfois juste les nuisances sans bénéficier du développement économique. D'où la question : « Qui va réellement profiter de l'augmentation du volume de transport que la liaison CHB va permettre ? »

⁹⁷ Si CHB se fait, Liège pourrait bien ne pas être gagnante, comme on l'a vu plus haut. Par contre, si un réseau structurant de transports en commun est mis en place, la ville sera bien plus agréable, les habitants plus nombreux, les commerces plus sollicités par une clientèle de proximité. Bien sûr, pendant la durée des travaux, les commerçants risquent d'être pénalisés. Mais des études faites dans certaines villes de France prouvent le contraire. Ainsi à Paris, entre 2002, début des travaux pour le tram, et fin 2005, à un an de l'inauguration, le nombre de commerces et d'entreprises sur le tracé a augmenté de 12,71% et que les autres déclaraient pour l'année des résultats « plus satisfaisants » que trois ans plus tôt. ⁹⁸ Par ailleurs, le fait que, comme dans la région liégeoise, centre « pauvre » et périphérie « riche » s'affrontent, et que ce développement à deux vitesses risque d'être encore aggravé par la construction d'une nouvelle autoroute, pose la question une fois de plus de l'inégalité des ressources face au coût du pétrole et donc de la voiture. « Le gaspillage des ressources énergétiques est comparable à un massacre plus silencieux, un véritable crime contre l'environnement, celui de la biodiversité », ⁹⁹ mais il y a aussi une « diversité humaine », et il est souhaitable que cette diversité se retrouve au cœur de la ville, dans les quartiers.

Les retombées sociales et économiques du développement durable, leur apport en terme de bien-être, de vie sociale et d'emploi, constituent donc un pôle de réflexion important, que nous n'avons pas la place d'envisager largement ici, mais qui a été déjà abordé par quelques éditorialistes ou représentants d'associations. « Ce qui nous est demandé aujourd'hui, ce n'est pas de consentir à de douloureuses privations pour le bien-être de la planète, mais de ne pas rater le train d'un développement économique basé sur des technologies nouvelles,

⁹⁷ Argumentaire du 4 décembre 2001, par Sophie Dawance et Alain Geerts, chargés de mission IEW, et Léon Saur, Groupement CHB.

⁹⁸ BAUPIN Denis, « Tout voiture, no future », éd. L'Archipel, 2007, p. 139.

⁹⁹ BAUPIN Denis, « Tout voiture, no future », éd. L'Archipel, 2007, p. 146

non seulement propres mais aussi puissants facteurs de création de valeur. »¹⁰⁰. Cet avis, valable pour les énergies renouvelables, pourrait être appliqué aux innovations dans le secteur des déplacements doux.

100 VALENTINY Isabelle, Directrice à l'EWEA (European Wind Energy Association) « Le contresens énergétique de la Belgique », Le Soir, 23 janvier 2008, Forum, p. 20.

5.6 Radicalisation du débat et nouveau train de mesures

5.6.1 Radicalisation du débat

S'il semble que le permis ne sera pas octroyé avant les prochaines élections (juin 2009), la polémique continue à faire rage. Le débat se radicalise. Au « il faudra me passer sur le corps » de Michel Daerden¹⁰¹ répond « il faudra venir nous déloger » de François Schreuer¹⁰².

En attendant, de mois en mois, les routes et autoroutes s'engorgent au point que certains nous promettent l'apocalypse. Un article du journal *Le Soir* titrait à ce propos : « En 2030 on roulera à 30 km/h. » Cet article nous dit qu'en 2030, la part de l'automobile dans les déplacements restera la même (84%). L'utilisation du train augmentera un peu (de 6 à 8%) tandis que le bus, tram et métro diminuera (de 6 à 4 %). Quand aux autres modes de transports, ils resteront marginaux.¹⁰³

Par ailleurs la population souffre du renchérissement de l'énergie et du coût de la vie et manifeste dans les principales villes wallonnes, à l'appel des syndicats. Et c'est sans doute un élément nouveau. La manifestation du 8 décembre 2007 à Bruxelles pour le Climat avait rassemblé peu de monde. Mais aujourd'hui que les gens se sentent menacés dans leur quotidien, on les voit défiler en nombre dans la rue. Cette défense de leurs droits et de leur niveau de vie s'accompagne-t-elle d'une prise de conscience des enjeux planétaires ? Sauront-ils, comme les citoyens mobilisés par le projet CHB, faire le lien entre les décisions politiques locales ou régionales et le sort que leur réserve les prochaines années de pénurie ? « C'est arrivé près de chez vous » pourrait-on dire à tous ceux qui, aujourd'hui, s'inquiètent de l'évolution mondiale. Et il faut bien constater que le débat sur la liaison CHB fait tache d'huile et interpelle de plus en plus de gens. Les opposants, quant à eux, ne négligeront aucun recours juridique. Et c'est peut-être en raison de cette détermination que le gouvernement wallon, comme il l'a fait par le passé avec la modification du CWATUP, avance à son tour de nouveaux pions.

5.6.2 Les nouvelles lignes directrices de la politique d'aménagement du territoire

5.6.2.1 Une absence de vision globale

Le 19 septembre 2007, une série de scientifiques, et non des moindres, lançaient un cri d'alarme dans *le Soir* : « Un plan Marshall pour le sol wallon ? ». Ce texte était signé par :

101 MOREL Pierre, « De toute ma force politique ! », *Le Soir*, 21 mai 2008

102 SCHOONE Christophe, « Il faudra venir nous déloger », *Le Soir*, 03 mai 2008

103 DE MUELENAERE Michel, « En 2030, on roulera à 30 km/h », *Le Soir*, 30 mai 2008

Claude Feltz, Professeur d'Aménagement des territoires à la Faculté des Sciences Agronomiques de Gembloux (FUSAGx), Pierre Gillain, Ex-Président de la Commission régionale d'aménagement du territoire (CRAT), Pierre Gosselain, Directeur honoraire du Ministère de la Région wallonne, Direction de l'Aménagement normatif, Bernadette Merenne, Professeur à l'Ulg, directrice du Service d'Etude en Géographie Economique Fondamentale et Appliquée (Segefa-Ulg) et Christian Vandermotten, Professeur à l'ULB, Vice-Président de l'Institut de gestion de l'environnement et d'aménagement du territoire. L'article, assez technique, pointait le vieillissement du plan de secteur, les réformes ponctuelles et à courte vue, le fait, inquiétant, que « pour certains types de dossiers la dérogation est devenu la règle », et la large autonomie accordée aux communes par décret, qui exacerbe la concurrence entre les communes sans arbitrage supra-communal. Encore une fois, c'est l'absence de vision globale qui est ici pointée, avec ses conséquences négatives en terme de cohésion territoriale. « Eviter de planifier la localisation des activités, utiliser des outils inappropriés, transférer aux communes – sans encadrement régional suffisant – la maîtrise de l'affectation du sol ou privatiser les modifications sont des pratiques qui risquent d'avoir des conséquences néfastes sur l'équilibre du territoire. » Les signataires réclament donc une nouvelle vision d'avenir pour le territoire wallon. « Au-delà des réformes ponctuelles et incessantes du CWATUP, une réflexion approfondie doit absolument être menée en vue de procéder à sa modification structurelle. »¹⁰⁴

104 « Un plan Marshall pour le sol wallon ? » Le Soir du 19 septembre 2007, Forum, p. 21.

5.6.2 Les réponses du Ministre André Antoine ¹⁰⁵

Dans une interview donnée à la revue *Politique*, le ministre André Antoine, interviewé par François Schreuer, s'exprime sur les lignes directrices de sa politique d'aménagement du territoire. Cette interview nous semble importante car elle indique qu'une réflexion est en cours pour ne pas répéter les erreurs du passé. Comme directions importantes, nous noterons : le retour à la ville, par une fiscalité plus adaptée en ce qui concerne, par exemple, l'implantation de zonings ou de centres commerciaux désormais souhaités sur des espaces déjà urbanisables et non en zone agricole, ceci afin de freiner la péri-urbanisation. La mixité sociale, avec l'implantation de logement social y compris dans les campagnes. Des études en vue de favoriser les transports en commun, entre autres le tram à Liège. Une « solidarité fiscale » qui donne la priorité aux communes les moins nanties et aux villes par rapport à la campagne. Une protection des paysages, suite à la signature de la convention de Florence (la convention européenne du paysage, signée en 2000 et ratifiée en 2004). La mise en place de technologies nouvelles pour maintenir la productivité agricole tout en diminuant les pesticides.

Selon André Antoine, la Belgique est un pays très généreux dans la capacité pour le citoyen de s'exprimer, individuellement ou via les enquêtes publiques. Des recours peuvent être introduits auprès du ministre, du Conseil d'Etat, de la Cour d'arbitrage... Il dit vouloir moderniser encore les outils permettant l'information du citoyen à propos de ce qui se passe dans sa commune, entre autres via des moyens supplémentaires accordés aux CCATM (Commissions communales d'aménagement du territoire et de mobilité, anciennes CCAT), organes consultatifs. Il existe également une Conférence permanente du développement territorial (CPDT) qui réunit trois universités chargées entre autres « d'anticiper les mutations sociologiques et démographiques mais aussi de former tous les acteurs. »

Le ministre Antoine signale également que la Wallonie est capable de concilier la qualité d'un projet et sa rapidité d'exécution grâce à la suppression d'un certain nombre d'entraves. Il veut mettre fin aux « cas d'abus du droit individuel de certains citoyens sur l'intérêt collectif et général », et souhaite qu'une fois la procédure classique terminée (étude d'incidence, demande de permis), ce soit le Parlement wallon et non le ministre qui délivre le permis, ce qui permet un débat parlementaire.

¹⁰⁵ « Le temps des villas quatre façades est révolu », entretien de François Schreuer avec André Antoine, revue *Politique*, n° 55, juin 2008, p. 39 à 39.

5.6.2.3 Le nouveau décret DAR (Décret d'autorisation régionale)

Aussitôt dit, aussitôt fait. En effet, le DAR, proposé au vote à la veille des vacances d'été, permettra au Parlement wallon, pour des motifs jugés « d'intérêt régional », d'octroyer un permis d'urbanisme à l'un des 13 projets listés par la Région malgré l'avis négatif du Conseil d'Etat. A l'avenir les dossiers particulièrement sensibles (dont CHB) feront l'objet d'un vote au Parlement wallon et non d'une décision du ministre concerné, ce qui signifie qu'ils échapperont aux recours devant le Conseil d'Etat. Selon André Antoine, qui stigmatise « l'abus de droit individuel de certains citoyens », l'intérêt général doit primer sur l'intérêt particulier. Et selon Serge Kubla, chef de file MR au Parlement wallon : « Les procédures sont tellement complexes qu'il y a toujours bien un pointilleux pour trouver une virgule mal placée. On joue alors sur des écarts de procédure légers qui n'ont rien à voir avec le fond (...) Ayons donc le courage de recadrer le Conseil d'Etat dans sa mission, parce qu'il perd de plus en plus de vue l'intérêt général. On ne peut plus accepter que des projets qui ont mis des années à aboutir soient mis à mal par une poignée de gens. »¹⁰⁶

5.6.2.4 Un déficit démocratique ?

Selon Frédéric Falisse, ce nouveau décret devrait « évacuer le citoyen de base au profit de ses représentants élus. Or force est de constater que la majorité au Parlement wallon soutient systématiquement les grandes décisions de l'exécutif »¹⁰⁷. De son côté Sébastien Brunet, professeur de sciences politiques à l'université de Liège, signale que « le décret substitue une décision de l'exécutif à un acte administratif, afin d'éviter tout recours au Conseil d'Etat et de dépouiller le citoyen d'outils légaux de contestation... »¹⁰⁸. Il s'agit donc d'un décret inquiétant pour la démocratie et la participation citoyenne. Participation qui, soit dit en passant, laisse encore à désirer. Par rapport à certains autres pays d'Europe (le Danemark par exemple) ou du reste du monde (Mexique par exemple) la culture de la participation citoyenne est très pauvre en Belgique. En dehors d'associations vigilantes et techniquement outillées, peu de gens se manifestent. D'autant plus lorsqu'il s'agit d'aménagement du territoire, un domaine très complexe au croisement de multiples enjeux : environnementaux, sociaux, politiques, économiques et de mobilité. Voilà qui explique la lenteur avec laquelle le dossier CHB a émergé dans la conscience du public et même des médias. Mais depuis quelques mois, il n'en est plus ainsi, et le public comme la presse se montre plus réactif.

106 Cité par Actu24. be, 8 juillet 2008.

107 Cité par D. Leloup dans « *Muselée, la participation citoyenne ?* » revue Politique, n°55, juin 2008, p. 22-23.

108 Cité par D. Leloup dans « *Muselée, la participation citoyenne ?* » revue Politique, n°55, juin 2008, p. 22-23.

Ainsi le DAR a fait immédiatement l'objet de critiques tant de la part d'IEW que des médias. Eric Deffet, du Soir, lui consacre son éditorial du mercredi 9 juillet 2008. Selon lui : « La nouvelle procédure aura le mérite de l'efficacité. Mais psychologiquement, c'est un désastre. On se plaint à raison du désamour entre les politiques et la « base ». Or, bien menée, l'action pour le tracé d'une route ou contre une décharge est une fantastique école de la citoyenneté active. Il faut la baliser, l'intérêt général a tout à y gagner. Mais il est stérile de donner l'impression de la contrôler ou de l'empêcher... »¹⁰⁹

Une école de citoyenneté active : c'est l'impression que donne le dossier de la liaison CHB, si complexe soit-il. Il touche, en effet, à tous les domaines et oblige chacun à faire des liens entre toutes les composantes de la société.

5.6.3 La Belgique à contre-sens ?

Avec le DAR, il semble donc que la Région Wallonne ait décidé d'aller de l'avant par tous les moyens, malgré les avertissements de l'Europe et la mobilisation des citoyens et des médias.

De son côté, la Flandre n'est pas en reste. L'été 2008, à l'heure où nous terminons ce travail, nous apporte en effet son lot d'informations « nouvelles » concernant la mobilité et les « remèdes » à l'engorgement de nos routes : actuellement une enquête publique est en cours dont le but est de mesurer l'opportunité de faire passer le Ring de Bruxelles à 12, 15, voire 17 bandes de circulation. Le projet a la sympathie du premier ministre, M. Leterme (qui l'avait déjà annoncé dans un entretien à la revue *Touring Explorer*¹¹⁰), et du ministre bruxellois de la Mobilité, Pascal Smet (SP.A), qui signale que les rings sont faits pour que les voitures évitent la ville, donc pour le trafic de transit. Nous savons ce que vaut cet argument pour l'avoir étudié dans le cadre de la liaison CHB et du tunnel sous Cointe : ce sont les entrées dans la ville et la ville même, soumise à ces nouvelles voies de pénétration, qui risquent d'être engorgées. Bien sûr, la fluidité retrouvée du trafic fera diminuer la pollution, mais c'est un raisonnement à court terme que les observateurs critiquent avec sévérité comme étant un retour au « tout-à-la-voiture-et-au-camion ». Par ailleurs la ministre régionale de l'Environnement, Evelyne Huytebroeck, (Ecolo), « s'interroge sur le flou artistique d'une étude d'incidence qui « ne comporte aucune alternative à l'élargissement. » Le schéma nous est connu : pas d'étude globale, aucune autre alternative. Le journaliste conclut : « Mais la Flandre n'a pas l'apanage de ce contresens magistral. Le projet de liaison

109 DEFFET Eric, « *Riverain, citoyen, électeur* », Le Soir, 9 juillet 2008, p. 18.

110 « *Nous ne devons pas exclure l'idée de routes supplémentaires aux endroits où les embouteillages engendrent de lourdes pertes économiques. Je pense notamment aux Rings d'Anvers et de Bruxelles.* » *Touring Explorer*, mars 2008, « Yves Leterme et la mobilité »

autoroutière Cerexhe-Heuseux-Beaufays, à Liège, prouve que la Wallonie aussi peut encore s'engager dans des voies d'un autre âge. » ¹¹¹

¹¹¹ HAVAUX Pierre, « Ring, La Flandre à contre-sens », Le Vif-L'Express n° 32 du 8 au 14 août 2008, p. 24.

CONCLUSION

Le dossier CHB est, comme nous l'avons dit, un exemple idéal du débat qui traverse actuellement nos sociétés. Nous avons tenté dans ce travail d'en exprimer clairement les multiples enjeux, au niveau environnemental, économique, social. Nous avons également voulu, en passant en revue les événements de cette dernière année, indiquer pourquoi nous nous trouvons à une croisée des chemins qui ne concerne pas seulement un projet ponctuel (une liaison de 12,5 km) mais toute la dynamique d'une société aspirant à un développement durable.

Pour cela nous nous sommes basés, principalement, sur un document technique, une sorte de « radiographie » du projet de liaison CHB, à savoir l'Etude d'Incidences sur l'Environnement, seul document à brasser tous les aspects du dossier. La lecture de cette étude nous a révélé les insuffisances du dossier, en particulier la disproportion entre cette destruction coûteuse et ses avantages plutôt minces, valables seulement à court terme. L'importance des atteintes à l'environnement, les dégâts collatéraux sur le plan social, l'impasse faite sur les alternatives, les nombreuses questions restées sans réponse ou dont la réponse est différée jusqu'à l'ouverture de la liaison, tous ces points soulevés très tôt par les opposants à CHB le sont également par l'EIE, malgré une conclusion générale qui ne peut que s'inscrire dans une politique existante et des « choix fondamentaux » que rien, à ce jour, du moins du côté de la Région wallonne, ne semble vouloir remettre en question.

Ce sont les faits objectifs, techniques, actuels, qui peuvent nous aider à prendre les bonnes décisions, au-delà de choix politiques que l'évolution rapide du contexte planétaire peut rendre très vite périmés. L'EIE, en confirmant « sur le terrain » (et sur le papier) les pires craintes des opposants, a permis au débat de quitter la sphère des affrontements locaux et émotionnels (accusations de « nimbysme ») et de donner au projet de liaison CHB sa vraie portée : celle d'un « mauvais exemple » pour le développement durable, du moins dans l'état actuel du dossier. En mai 2008, l'avis rendu par la Commission européenne a confirmé le soupçon qui pesait sur la Région wallonne, en particulier quant à l'absence d'étude globale et la prise de décrets susceptibles d'être un frein à la démocratie.

A l'heure de terminer ce travail, nous ne savons pas ce qu'il adviendra du dossier CHB.

Dans quel sens penchera le dossier ? La dernière autoroute belge ? Ou « l'autoroute de trop » qu'on abandonnera pour investir dans la mobilité durable et les moyens de transport collectifs et non polluants ?

Le moment, sans doute, est crucial et reflète le point de non-retour dans lequel la société risque de se trouver si une autre politique de l'aménagement du territoire et de la mobilité n'est pas très vite mise en place.

Des solutions existent, qui ont été mises en place dans certaines régions d'Europe. Mais chez nous, du moins sur le dossier CHB, il semble que les avancées citoyennes ne trouvent guère d'écho dans le chef des politiques qui continuent à cautionner les « choix fondamentaux » devant lesquels l'EIE s'inclinait par impuissance, malgré son catalogue de réserves quant au projet. Bref, l'heure ne semble pas encore à l'imagination et à la créativité, mais bien plutôt à la crispation. A la crainte de la population manifestant pour son avenir et son pouvoir d'achat répond la crainte des politiques qui, l'œil fixé sur les prochaines élections, verrouillent les dossiers controversés à coup de décrets appropriés (modification du CWA-TUP en 2005, décret DAR en 2008) et continuent à privilégier, en matière de mobilité, le tout-à-la-route. On a l'impression d'une fuite en avant, là où devrait dominer le courage de façonner une société à la fois plus respectueuse de son environnement et plus soucieuse de bien-être et d'égalité sociale.

Néanmoins un mouvement est lancé, des voix s'élèvent avec vigueur, relayées par les médias. Au sein d'un dossier qui reste très technique mais porteur d'éléments de réflexion importants pour l'avenir, nous espérons avoir réussi à faire entendre ces voix pour lesquelles une remise en question de notre modèle de développement représente moins un risque qu'une chance: la chance d'un monde meilleur.

Bibliographie

Tous les documents repris ci-dessous ont été lus et utilisés dans le cadre de ce travail. Nous avons eu les autorisations nécessaires pour utiliser, citer et reproduire certains d'entre eux.

1. Livres

Acte Ecologique.be, *pour un pacte écologique belge*, éd. Luc Pire, 2007

BAUPIN Denis, *Tout voiture no future*, Paris, Ed l'Archipel, 2007

HULOT Nicolas, *Pour un pacte écologique*, Paris, Calmann-lévy, 2006

HUWART Jean-Yves, *Le second déclin de la Wallonie, En sortir*, Bruxelles, éd Racine, 2007

2. Articles de revues

HAVAUX Pierre, *Ring, La Flandre à contre-sens*, Le Vif-L'Express n° 32 du 8 au 14 août 2008, p. 24.

SCHEUER François, *Le temps des villas quatre façades est révolu*, revue de débats politique n° 55, Bruxelles, 2008, pp. 37-39

VERDONCK Erik, *Safari au pays des vaches*, Touring explorer n° 151, Bruxelles, juin 2007, pp. 24-26.

3. Articles de presse :

Anonyme, *Priorité à la route : stop ou encore ?*, Le Soir, 3-4 mai 2008, p. 1, 2, 3, et 20.

Anonyme, *Pollution, climat : le grand stress*, Le Soir, 7 avril 2008, p. 1, 2, 3, 18, 20.

BECHET Marc, *La liaison CHB décriée par l'Europe elle-même*, La Libre, 14 avril 2008

BODEUX Philippe, *L'étude Transitec est achevée : en avant la mobilité !*, Le Soir, 12 novembre 1999, p. 20.

CASTELAIN Pierre, GEDIK Gün, SCHREUER François, *L'autoroute de trop*, La Libre, 28 novembre 2007, p. 31.

DANZE Hugues, *une brique dans le ventre*, Le Soir, 06 décembre 2007

DEFFET Eric, *Riverain, citoyen, électeur*, Le Soir, 9 juillet 2008, p. 18.

DE MUELENAERE Michel, *En 2030, on roulera à 30 km/h*, Le Soir, 30 mai 2008

LAMARCHE Caroline, *Mobilité durable ou maladie durable : le cas de l'autoroute Cereuxe-Heuseux-Beaufays*, Le Soir, 7 juin 2006, p. 16.

LAMBERT Eddy, *La liaison CHB inquiète la ville*, Le Soir, 20 janvier 2006, p.12.

KUCZKIEWICZ Jurek, *Pour quelques hectares de tourbe...*, Le Soir, 17 octobre 2007

MOREL Pierre, *Et au milieu coulera le béton...*, Le Soir, 06 juin 2007, p. 13.

MOREL Pierre, *La facture de l'A605 grimpe à 400 millions*, Le Soir, 20 avril 2007, p. 11.

MOREL Pierre, *CHB : permis déposé*, Le Soir, 15 mai 2007, p. 13.

MOREL Pierre, *Quelle métropole n'a pas son ring ?*, Le Soir, pages Régions (Liège), 21 décembre 2007, p. 15.

MOREL Pierre, *de toute ma force politique*, Le Soir, 21 mai 2008

MOREL Pierre, *Quatre « oui », un « pouce »*, Le Soir, 31 octobre 2007, p. 10.

MOREL Pierre, *Ici personne n'aime papa*, Le Soir, 19 novembre 2007

OZER Pierre, André Ruwet, Jean-Pierre Pécasse, Pierre Leprince, Caroline Lamarche, Jean-Luc Outers, Jacques Teller, Jean-Pascal van Ypersele, *Liaison autoroutière « CHB » : la Wallonie s'empêtre dans des choix dépassés*, Le Soir, 6 décembre 2007, p. 21

RICARD Ph., *Les financements européens privilégient les axes ferroviaires*, Le Monde, 22 novembre 2007

SCHOUNE Christophe, *Il faudra venir nous déloger*, Le Soir, 03 mai 2008

SCHOUNE Christophe et MOREL Pierre, *Un coup de frein autoroutier*, Le Soir, 12 avril 2008

VALENTINY Isabelle, *Le contresens énergétique de la Belgique*, Le Soir, 23 janvier 2008, p. 20.

WAUTERS Laurence, *Nouvelle étape*, Le Soir, 16-17 avril 2005, p. 27.

4. Sites Internet

Site de la ville de Liège, <http://www.liege.be/>

Site de la commune de Fléron, <http://www.fleron.be/>

Site de la commune de Chaudfontaine, www.chaudfontaine.be

Site du Ministère de l'équipement et du transport (MET), <http://met.wallonie.be/>

Site du bureau d'étude Stratec, <http://www.stratec.be/>

Site du Groupement Cerexhe-Heuseux/Beaufays, <http://groupementchb.be/>

Site d'Inter-Environnement Wallonie, <http://www.iewonline.be/>

Site du parti Ecolo, <http://www.ecolo.be/>

Site du collectif pour un moratoire sur l'autoroute CHB, <http://stopchb.be/>

Site de François Schreuer, <http://francois.schreuer.org/>

Site de Demeyer, <http://www.willydemeyer.be/>

Site de la SOFICO, <http://www.sofico.org/>

Site de l'institut national de statistique INS, <http://statbel.fgov.be/>

5. Brochures :

Commission européenne, *Villes cyclables villes d'avenir*, Communauté européenne, Luxembourg, 1999

Ministère wallon de l'équipement et des transports, *Au travers de Liège par la liaison E40-E25*, Les cahiers du MET collection techniques, avril 2000

Ministère wallon de l'équipement et des transports, *Mobilité : Liège prend le taureau par les cornes*, Les cahiers du MET collection intermodalité, mai 2001

Ministère wallon de l'équipement et des transports, *Liège, asseoir la mobilité*, Les cahiers du MET collection trafics, mars 1995

6. Conférences de presse et déclarations

DAWANCE Sophie, GEERTS Alain et SAUR Léon, *Liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux-Beaufays (E40/E25) : La liaison de trop ?*, 04 décembre 2001

Lettre du collège communale de la ville de Liège, *objet : avis de la Ville de Liège quant au projet de liaison CHB et à son étude d'incidence sur l'environnement*, 16 août 2007.

Groupement Cerexhe-heuseux / Beaufays, *Communiqué de presse*, 03 août 2007, 05 octobre 2007, 12 octobre 2007, 13 avril 2008

Groupement CHB, *communiqué de presse*, 02 novembre 2007

Lettre du Collège communal de la Ville de Liège, *objet : « avis de la ville de Liège quant au projet de liaison autoroutières CHB et à son étude d'incidences sur l'environnement (EIE) – Enquête publique du 18 juin au 18 août 2007. »*, séance du 16/8/2007

Collectif pour un moratoire sur l'autoroute CHB, *A Soumagne, la conférence des bourgmestres vole en éclats*, 26 juin 2008

Collectif pour un moratoire sur l'autoroute CHB, *Baroud d'honneur des bétonneurs ?*, 28 mai 2008

Communiqué de presse du Cabinet du ministre d'état, *A65 et contournements*, 4 juin 2008

WESPHAEL Bernard, *Interpellation à M. Benoît Lutgen, Ministre de l'Agriculture, de la Ruralité, de l'Environnement et du Tourisme, « pour un moratoire dans le dossier CHB »*, Namur, 20 novembre 2007.

7. Communiqués d'Inter-Environnement Wallonie

Inter-Environnement Wallonie, *Nouvelles infrastructures routières et développement durable : l'impossible mariage*, dossier IEW, octobre 2005, p. 8.

Inter-Environnement Wallonie, *Le Permis d'intérêt régional en second ses' : mieux mais encore trop de lacunes pour être reçu...*, 20 juin 2008

Inter-Environnement Wallonie, *Halte à l'asphalte*, communiqué de presse, 19 septembre 2007

Inter-Environnement Wallonie, *Quasimodo, ou l'art de contourner les contournements*, 1^{er} juin 2008

Inter-Environnement Wallonie, *Permis wallons : un DAR vénéneux ?*, 2 juin 2008

TITEUX Pierre, *Palme et chardon 2008 : les lauréats !*, IEW, 5 juin 2008.

SALIEZ Jean-Yves, *une politique du cas par cas*, IEW, 11 juillet 2008-08-16

8. Etude d'incidences sur l'environnement et autres études scientifiques

S.A. PISSART VAN DEN STRICHT, *Projet de liaison autoroutière Cerexhe-Heuseux-Beaufays. Etude d'incidences sur l'environnement*, volumes 1/4 à 4/4, Esneux, février 2007

MET, *Liaison E40-E25 (A605) entre Cerexhe-Heuseux et Beaufays. Demande de permis d'urbanisme. Réponse aux recommandations de l'étude d'incidences*. Mai 2007

MET, *Liaison E40-E25 (A605) entre Cerexhe-Heuseux et Beaufays. Demande de permis d'urbanisme. Justification et présentation du projet*, Mai 2007

9. Sources juridiques

Directive 85/377 CEE du Conseil du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, J.O.C.E. L 175, 5 juillet 1985.

Décret du 10 mars 1994 relatif à la création de la Société wallonne de financement complémentaire des infrastructures, Article 2 alinéa 5, M.B. 1^{er} avril 1994.

Décret wallon du 3 février 2005 modifiant l'article 23 du Code Wallon d'Aménagement du Territoire (CWATUP), M.B. 1^{er} mars 2005

Annexes